

30 groszy

1. czerwiec 1930

JLUSTROWANY TYGODNIK

Numer **35**

Samochód

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

Poznań — Warszawa — Kraków — Lwów — Łódź — Katowice — Wilno — Lublin

„Cezar" i jego kwadryga

czytelniczkom „Samochodu"

Kazimierz Junosza-Stępowski

Poznań 21/V.

KR·96 315

Jeden z najwybitniejszych współczesnych artystów scen polskich, mistrz Kazimierz Junosza-Stępowski, genjalny odtwórca roli Cezara w znanej sztuce Shaw'a, przesyła pozdrowienia wszystkim czytelniczkom „Samochodu" i ofiaruje Im powyższą fotografję. Widzimy tam „Cezara", obok swej kwadrygi — luksusowego kabrjoletu Austro-Daimler.

Fot. M. Biłażewski. Poznań

„Paneuropa automobilowa"

U. S. E. — U. S. A. — Projekt „Reichsverbandu". — Położenie niemieckiego przemysłu samochodowego. — Źródła depresji. — Co na to rząd? — Zadowolony przeciwnik. — Ostrożność wskazana.

Kilka miesięcy temu zajmowaliśmy się już raz zagadnieniem „Paneuropy automobilowej" z okazji omawiania projektu niemieckich kontyngentów samochodowych. Był to wówczas okres głośnego wystąpienia francuskiego ministra spraw zagranicznych Brianda z orędziem do rządów państw europejskich w sprawie utworzenia Stanów Zjednoczonych Europy. Opinja publiczna na Zachodzie przypisywała temu wystąpieniu chęć stworzenia antyamerykańskiego bloku europejskiego. Podobne zamiary przypisywano wówczas autorom projektu niemieckiego syndykalizacji międzynarodowej europejskiego przemysłu samochodowego. Obydwa projekty podobno nie były pozbawione łączności. Ile w tem prawdy, nie wiemy. Dość, że sprawa „U. S. of Europe" odżyła po kilku miesięcznem zapomnieniu, a równocześnie w Niemczech interesujące nas zagadnienie przemysłu samochodowego również ponownie weszło na porządek dzienny debat publicznych. Nic więc dziwnego, że powracamy do kwestji, którą już kilka miesięcy temu omawialiśmy.

W raporcie p. radcy handlowego poselstwa polskiego w Berlinie znajdujemy przedruk relacji p. dr. R. Allmersa, przewodniczącego Reichsverbandu der Automobilindustrie, relacji przedstawiającej treść projektu przez wymieniony R-Verband wysuniętego. Czytamy tam co następuje:

„Wprowadzenie amerykańskich metod fabrykacyjnych do niemieckiej produkcji automobilowej nie dało oczekiwanych rezultatów handlowych, gdyż z powodu pogorszenia się stosunków zbytu pełne wyzyskanie zdolności produkcyjnej jest niemożliwe. Nie można niemieckim fabrykatom robić zarzutu, że przeceniali chłonność rynku wewnętrznego, ale niezawodnie błąd ten popełniali eksporterzy amerykańscy. Niemcy są jednym krajem, posiadającym własny przemysł automobilowy przy niskich cłach (75 RM za 100 kg.) Połowa zapotrzebowania niemieckiego jest pokrywana przez import, a resztująca połowa jest za mała, by umożliwić fabrykację masową. Przemysł automobilowy — twierdzi dalej dr. Allmers — nie pragnie bynajmniej podwyżki ceł, ale tylko zabezpieczenia sobie rynku. Dlatego R P. A. J. podjął myśl ograniczenia przywozu za obecną stawką celną tylko do pewnych kontyngentów, zaś import dalszy podlegałby czterokrotnie wyższej stawce. W celu wprowadzenia w życie tego projektu Reichsverband porozumiał się już z przemysłem włoskim. austrjackim, czeskim i belgijskim i doszedł już z niemi do zgody, z Francją natomiast spodziewa się rokowania skończyć niezadługo. Ze Stanami Zjednoczonemi nie potrzeba tej sprawy omawiać. W myśl traktatu handlowego z dnia 8. XII. 1923 r. mają one prawo do największego uprzywilejowania, a zatem dostaną największy kontyngent przywozowy, jaki umówiony będzie z jakimkolwiek innym krajem. Zatem niema mowy o pokrzywdzeniu Ameryki, mówi dr. Allmers, będzie ona raczej w lepszem położeniu. niż inne kraje, bo będzie w przeciwstawieniu do nich wyzyskiwać cały swój kontyngent w całej pełni (!). Zwyżka cen nie nastąpi, najpierw dlatego, że konkurencja między niemieckiemi fabrykami jest za silna, a powtóre dlatego, że według projektu Reichsverbandu, minister skarbu Rzeszy miałby prawo zniżyć stawkę celną automatycznie w tym samym stosunku, w jakim wzrosłyby ceny na podwoziu w stosunku rocznym."

Zagadnieniu niemieckich ceł automobilowych warto poświęcić nieco uwagi, ze względu na oryginalną konstrukcję barjery celnej u naszych sąsiadów:

Pozycja 915 niemieckiej taryfy miała charakter zmienny; mianowicie wysokość cła pobieranego od wwożonych samochodów z roku na rok pomniejszała się i to z 250 RM w roku 1925 do 75 RM w r. 1928. Obecnie, od 1 lipca 1928 począwszy, obowiązuje cło konwencyjne w wysokości 75 marek od 100 kg. Ta degresyjna skala miała na celu wychowanie własnego przemysłu samochodowego, t. j. przystosowanie i doprowadzenie go do poziomu zupełnej zdolności konkurencyjnej z zagranicą. Czy cel ten osiągnięto? Odpowiedź niemieckich przemysłowców wypada przecząco. Oto zresztą dowód, że zamiast faworyzować przemysł krajowy, degresja taryfy celnej spowodowała zalew rynku wozami importowanemi.

Amerykański eksport wynosił (w miljn. dolarów):

Kraj	stawka	1929	1924	1928	połowa 1929
do Niemiec	degresywna	2,20	4,98	22,77	13,81
„ Francji	45 %	2,50	2,32	6,92	7,65
„ Włoch	48 %	2,21	2,96	2,90	1,97

Już z powyżej zamieszczonej tabelki widocznem jest, że import samochodów odgrywa w Niemczech dużą rolę. Przemysłowcy niemieccy twierdzą, że rola importu jest dla przemysłu krajowego wprost zabójcza: przytem powołują się oni na następujące dane, obrazujące obecne położenie przemysłu samochodowego Niemiec w porównaniu z sytuacją z przed kilku lat: ilość fabryk wozów osobowych spadła z 59 na 17, zaś ciężarowych z 39 na 10. Mimo, że skurczyła się ilość fabryk samochodowych, fabryki pozostałe przy życiu wyzyskują swą zdolność produkcyjną zaledwie w połowie. Dalsze fuzje fabryk są trudne wobec ciężkiej sytuacji rynkowej, wzrastającego obdłużenia i coraz silniejszej konkurencji zagranicy. Wskaźnik cen spadł od 1924 r. z 114 na 61 w r. 1929, równocześnie podniósł się wskaźnik płac z 103 na 183. Ilość wozów, które fabryki niemieckie posiadają na składzie oblicza się na 5—10 000 sztuk. Przedstawia to 20 do 40 miljn. RM. unieruchomionego kapitału, a wymaga jeszcze opłacania procentów, kosztów składowych, ubezpieczeń itp. Przytem automobil osobowy należy do typu towarów bardzo prędko starzejącego się, w miarę więc przedłużenia się depresji gospodarczej opróżnienie składów staje się coraz bardziej problematycznem. W tych warunkach rentowność przemysłu automobilowego jest oczywiście nieszczególna.

Jak widzieliśmy, dr. Allmers przypisuje zły stan przemysłu automobilowego nadmiernemu przywozowi. Otóż, czy tak jest istotnie? Chyba nie, boć przecież przykład General Motors, inwestujących w Niemczech kapitały bardzo poważne dla celów nietylko montażowych. ale i całkowitej produkcji samochodów, wydaje się świadczyć, że nawet mimo niskiej stawki celnej, jednak wytwórczość krajowo-niemiecka opłaca się. Tak jest istotnie! Niemiecka branża samochodowa jest źle zorganizowana i to właśnie jest głównym powodem ciężkiego jej położenia; nie zaś import.

Brak należytej organizacji jest specyficznie niemieckim objawem, właściwie bowiem przemysł samochodowy Niemiec jest „przeorganizowany", „hyper - zracjonalizowany". Rzecz ta datuje z czasów stabilizacji waluty.

Wówczas to rozpoczęła się gwałtowna „racjonalizacja" wszystkiego wogóle, przemysłu samochodowego w szczególności. Badano i podpatrywano metody amerykańskie i „amerykanizowano" technicznie przemysł niemiecki, nie zwracając uwagi na granice, zakreślone wszelkiej technicznej racjonalizacji przez konieczności gospodarcze. Najlepsze techniczne urządzenia nie na wiele się przydadzą, jeśli szczupłość rynku nie pozwala na wyzyskanie urządzeń, ani nawet na opłacanie odsetek od długów, zaciągniętych zagranicą na te urządzenia. Swoją drogą podnieść należy, że jeżeli chodzi o stronę handlową, przemysł niemiecki stoi daleko pod względem organizacyjnym za sposobami zbytu samochodów amerykańskich.

Głównym więc powodem słabej prosperacji przemysłu automobilowego u naszych sąsiadów jest zła organizacja. Naturalnie, że i import amerykański odbija się dotkliwie na tej sytuacji.

Wogóle nacisk wywołany przez nadprodukcję w Ameryce daje się odczuwać w całej Europie, we wszystkich krajach produkujących samochody, i to rzecz ciekawa — bez względu na poziom ochrony celnej. W tym stanie rzeczy zrozumiałem jest, że niemiecki przemysł samochodowy znalazł życzliwe przyjęcie dla swoich projektów kontyngentowania u reprezentantów przemysłu państw zachodnich, za wyjątkiem Citroena.

Rząd niemiecki dotychczas nie wypowiedział się w sprawie projektu R. D A. I. i sądząc po artykule półurzędowej I. und H. Zeitung, opinja sfer rządowych nie jest projektowi przychylna bez zastrzeżeń. W szczególności wysuwa się następującą objekcję przeciwko pomysłowi Reichsverbandu:

Otóż system kontyngentowania może wywołać reperkusje znacznie niebezpieczniejsze dla rodzimego przemysłu, niż stan dzisiejszy. Amerykańscy producenci tanich wozów będą coraz więcej mieć w tem interes, aby — wzorem General Motors — fabrykować w Niemczech. Przykład daje pozostająca w budowie montownia Forda w Kolonji, która ogłasza, że projektami kontyngentowania nie czuje się dotknięta, owszem będzie z nich korzystać jako fabryka „niemiecka". Zatem zabezpieczenie rynku — ale dla amerykańskich fabryk w Niemczech!

Nas plany powyżej omówione interesują o tyle, że stanowią próbę stworzenia „Paneuropy automobilowej", skierowanej wyraźnie przeciw Ameryce. Dalszego biegu wypadków należy odczekać.

Niema obawy, że zabraknie nam benzyny

Prof. E. G. Ardagh z Uniwersytetu w Toronto, Kanada, wygłosił odczyt w Królewskim Instytucie Kanadyjskim w Montrealu, w którym poruszył kwestję wyczerpania źródeł naftowych. Zdaniem prof. Ardagh źródła naftowe są tak bogate, że możemy być spokojni, iż będą one dostarczały nam benzyny w ciągu bardzo wielu lat, mimo zwiększającej się konsumcji wskutek szybkiego rozwoju automobilizmu. Wiadomość o szybkiem wyczerpaniu się źródeł naftowych zdaniem prof. Ardagh są bezpodstawne. Obecnie produkcja benzyny jest tak wielka, że podaż jest stale większa niż popyt.

W danej chwili trudno jest określić, jak wielkie są zapasy źródeł naftowych, tembardziej, że rok rocznie odkrywane są nowe źródła, a pozatem nowoczesna technika pozwala na głębsze wiercenie studni, co umożliwia wydobywanie nafty z tych źródeł, które uważane były dotąd za wyczerpane. (G. M. C.)



Pierwszy w Polsce światowy Salon Automobilowy znajdzie pomieszczenie na terenie M. W. K. T. w Wieży Górnośląskiej i dawnym pawilonie elektrotechnicznym. Wieczorem znowu rozbłysną te wspaniałe gmachy iluminacją wielu tysięcy żarówek i reflektorów, przypominając czasy P. W. K.

Salon Samochodowy na M. W. K. T.

Mało jest już dziś na świecie krajów, w których samochód nie byłby zaliczony do artykułów pierwszej potrzeby.

Pod względem zasięgu terytorjalnego dotarł on wszędzie, gdziekolwiek znajdują się większe skupienia ludzkie. Widzimy samochody na wszystkich kontynentach świata, pod biegunami i na równiku, w Australji i na Saharze, w Kanadzie i na Dalekim Wschodzie. W zwycięskim swoim pochodzie wypiera on nietylko zwierzęta pociągowe: konia, renifera, strusia, muła, wielbłąda i słonia, ale także staje się groźnym konkurentem dla kolei.

Służy zarówno dyrektorowi szwajcarskiego banku, jak dzikiemu naczelnikowi plemienia murzyńskiego w Afryce, ma zastosowanie w wojsku, w pożarnictwie, handlu, rolnictwie i służbie sanitarnej, używa go się do przewożenia osób, towarów i poczty, do czyszczenia i polewania ulic a nawet do oczyszczania pól ze szkodników.

To niesłychane rozpowszechnienie się samochodu, jako środka komunikacji, najlepiej charakteryzują cyfry. Na jeden pojazd mechaniczny: samochód osobowy, motocykl, samochód ciężarowy — przypada osób w Stanach Zjednoczonych — 5, Kanadzie — 8, Nowej Zelandji — 10, Australji — 18, Anglji — 35, Argentynie — 35, Francji 40, Unji Południowo Afr. — 60, Szwajcarji — 65, Niemczech — 115, Włoszech 220, Meksyku — 225.

W Polsce na 1 pojazd mechaniczny przypada 1000 osób.

Do krajów, produkujących samochody należą: Anglja, Austrja, Belgja, Czechosłowacja, Danja, Francja, Hiszpanja, Kanada, Niemcy, Stany Zjednoczone, Szwajcarja, Szwecja, Węgry i Włochy, ostatnio także Polska. Wszystkie te ośrodki produkcji samochodów można podzielić na 3 zasadnicze grupy: amerykańską, angielską i europejsko-kontynentalną.

Lwia część produkcji samochodowej (ca. 4 miljony wozów rocznie) przypada na grupę amerykańską. Dość nikłą, w porównaniu z Ameryką, resztą dzielą się grupy: angielska i kontynentalna.

Między grupą amerykańską z jednej strony, a grupami — kontynentalną i angielską z drugiej — toczy się od dłuższego już czasu zawzięta walka o rynki.

Grupa angielska obawia się coraz to więcej ekspansji amerykańskiej na rynki dominjalne i kolonjalne brytyjskie, grupa europejska, skutkiem zbyt niskiej produkcji swych wytwórni, a tem samem i mało opłacającej się, czuje się mocno zagrożoną konkurencją amerykańską na rynkach europejskich, które posiadają znaczną chłonność.

Broń, jakiej w walce z supremacją amerykańską używa Europa, jest podwójna — po pierwsze wysokie cła prohibicyjne, a nawet w niektórych państwach — kontygenty, po drugie zdążanie do racjonalizacji swej produkcji. Jakie będą wyniki tej wielkiej gry, kto okaże się zwycięzcą, a kto zwyciężonym, okaże najbliższa przyszłość.

Ogólna wartość produkcji samochodowej na świecie doszła w r. 1929 do zawrotnej cyfry 6 miljardów rocznie. Tem samem wartość tej produkcji stanęła co do wielkości na III. miejscu, po węglu i zbożu.

Jeżeli chodzi o Polskę ,to tutaj automobilizm zaczął się dopiero rozwijać z chwilą odzyskania niepodległości. Pierwsze samochody, jakie pojawiły się w Polsce po zawarciu pokoju, należały do tworzącej się armji polskiej. W jak szybkiem tempie rozpoczęła się motoryzacja Polski świadczą następujące cyfry: w r. 1924 mieliśmy 7 501 pojazdów mechanicznych, w r. 1928 już 25 656, a w r. 1930 ca. 30 000, co wynosi blisko 1 pojazd mechaniczny na 1 000 osób. W porównaniu ze statystyką światową wśród państw całego świata zajmowaliśmy pod względem ilości posiadanych samochodów miejsce 36.

Przemysł samochodowy w Polsce nie stanął jeszcze na wysokości innych gałęzi przemysłu, mamy jednak podstawy spodziewać się, że i ten przemysł rozwinie się wkrótce do rozmiarów, odpowiadających potrzebom kraju.

Pierwszy polski samochód C. W. S. — opracowany przez inż. Tańskiego — konstruktora Centralnych Warsztatów Samochodowych w Warszawie ukazał się w r. 1925-ym. Do fabrykacji samochodów w większych rozmiarach przystąpiły Centralne Warsztaty Samochodowe dopiero w r. 1927, w r. 1928-ym 2-gi samochód polski marki Stetysz buduje fabryka hr. Tyszkiewicza. Samochody ciężarowe produkują zakłady „Ursus". — Fabrykę tę w ostatnim czasie nabyły Państwowe Zakłady Inżynierji. Doskonały, mały samochód skonstruował również inż. Mrajski.

Poza fabrykami samochodów powstało w latach ostatnich kilka większych i mniejszych wytwórni karoseryj samochodowych. Wśród nich wysuwają się na czoło: fabryka Plage i Laśkiewicz w Lublinie, Podlaska Wytwórnia Samolotów, „Samolot" w Poznaniu, Brzeskiauto. Zagórski i wiele innych.

Opony samochodowe produkują od dłuższego czasu olbrzymie zakłady PePeGe w Grudziądzu, od niedawna zaś również uruchomiona w Poznaniu Centralna Poznańska Fabryka Wyrobów Gumowych. Uruchomienie tej fabryki posiada duże znaczenie dla naszego bilansu handlowego, jeśli weźmiemy pod uwagę, że Polska sprowadza rocznie opon samochodowych za ca. 30 miljonów złotych.

Szereg tych zagadnień, zarówno z dziedziny automobilizmu światowego jak krajowego, które pobieżnie poruszyłem, nasunęło mi się w związku z tegoroczną Międzynarodową Wystawą Komunikacji i Turystyki w Poznaniu, na której poraz pierwszy w Polsce zorganizowany będzie w olbrzymich rozmiarach Salon Automobilowy.

Salon Samochodowy na Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki zajmie 11 850 m². Swemi rozmiarami będzie on większy od Salonu Londyńskiego, a niewiele ustępuje sławnemu salonowi Paryskiemu.

Pomieszczona będzie wystawa samochodów na M. W. K. T. w 4 pawilonach: Wieży Górnośląskiej oraz dawnych halach P. W. K.: Elektrotechnicznej, Przemysłu Chemicznego i Konfekcyjnego. Reprezentowane będą w Salonie Samochodowym M. W. K. T. następujące marki:

I. Amerykańskie: 1) Buick, 2) Cadillac, 3) Chevrolet, 4) Graham Paige, 5) La Salle, 6) Chrysler, 7) Oakland, 8) Oldsmobile, 9) Pontiac, 10) Vicking, 11) Monguette.

II. Angielskie: 1) Morris, 2) Humber, 3) Bentley, 4) Rolls-Royce.

III. Austrjackie: 1) Austro-Daimler, 2) Austro-Fiat, 3) Steyr.

IV. Belgijskie: 1) Minerwa.

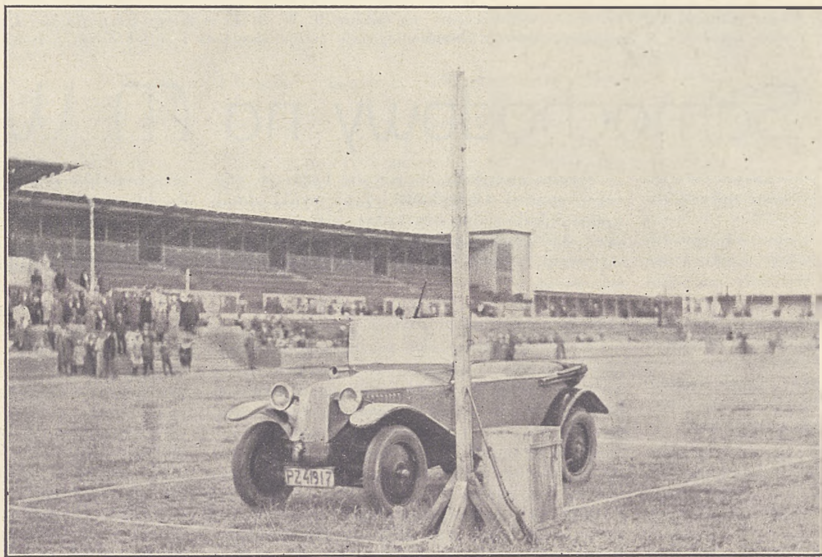
(Dokończenie na stronie 13-tej.)

Turniej samochodowy Automobilklubu Wielkopolski



P. Linke na D. K. W., podczas „okrążania pola". W głębi reszta zawodników. Fot. M. Bilażewski

Niedziela dnia 25 maja obfitowała na terenie całej Polski w wielką ilość imprez sportowych wszelkiego rodzaju. Była to w całem tego słowa znaczeniu „niedziela sportowa". Również i w Poznaniu odbyło się tego dnia wiele ciekawych zawodów sportowych. Prócz turnieju samochodowego A. W. urządziła „Unja" wyścigi motocyklowe „dirt track", zaś „Warta" mecz lekkoatletyczny z „Warszawianką", gdzie nazwisko Petkiewicza ściągnęło niebywałe tłumy. Wszystko to spowodowało, że mimo pięknej pogody, która się ustaliła popołudniu, trybuny dawnej areny P. W. K., gdzie się odbywała się gymkhana A. W., świeciły pustkami.



P. Czerwiński na Tatrze, zestrzeliwuje baloniki. Fot. M. Bilażewski

Imprezę rozpoczęto zgodnie z programem punktualnie o godz. 16-tej „wyścigiem dzieci", na miniaturowych samochodzikach elektrycznych Citroen. „Zwycięstwo" odniosła nieduża panna Sierszyńska. Podobiznę młodej automobilistki, która tak wcześnie rozpoczyna świetną karjerę sportową, zamieszczamy w „kąciku".

Turniej samochodowy, czyli gymkhana jest pokazem umiejętności i szybkiej orjentacji kierowcy samochodu. Uczestnik turnieju musi wozem swym pokonać cały szereg umyślnie stworzonych przeszkód i podczas tego przestrzegać jeszcze pewnych prawideł. Stwarza się mnóstwo scen bardzo wesołych. Niemniej jednak mają zadania tego rodzaju, wybitne znaczenie dydaktyczne, gdyż zmuszają kierowcę do bezwzględnego panowania nad maszyną swoją, nieraz w sytuacjach bardzo ciekawych. W ostatnim turnieju musiał każdy uczestnik pokonać w kolejności ustalonej przez komisję sportową sześć nader interesujących zadań.

Pierwsze z nich polegało na tem, by podjechać samochodem pod linę umieszczoną pionowo tak, aby zapaliło się światło i włączył się dzwonek, lecz nie włączyła się głośna syrena. W tym celu przy rusztowaniu przymocowana była pionowa, naprężona lina, połączona z cichym sygnałem i kontaktem świetlnym, oraz z kontaktem syreny. Przy lekkiem uderzeniu o linę zapalało się światło i odzywał się dzwonek, zaś przy silniejszem włączał się kontakt syreny.

W drugiem zadaniu należało przejechać samochodem przez platformę zbudowaną na wzór wagi (dźwigni dwuramiennej), utrzymując równowagę przez 5 sekund, czas równowagi liczył się od chwili oderwania platformy od ziemi.

Jako trzecie zadanie ustawiono 6 słupów w równych od siebie odstępach, z których 5 oznaczono różnemi kolorami. Na szóstym słupie zawieszono 5 obręczy o kolorach odpowiadających barwom 5 słupków. Zadanie polegało na tem, by podjechać bez zatrzymania wozu kolejno pod wszystkie słupy, zdjąć z pierwszego obręcze i rozwiesić je na słupach stosownie do koloru. Haki umieszczono tak wysoko, że podjeżdżając blisko, można było z pozycji siedzącej obręcz zawiesić. Poza tem na przestrzeni pomiędzy słupkami rozmieszczono baloniki przytwierdzone do ziemi. Zawodnik musiał zgnieść baloniki kołami.

Dużo wesołości wywołało czwarte zadanie. Na przestrzeni 20 mtr. rozłożono cztery przeszkody, przez które należało przejechać wstecznym biegiem, trzymając łyżkę z jajkiem.

Piąte zadanie oczekiwane z ogólnem zainteresowaniem, mianowicie przeprowadzenie samochodem piłki do bramki, nie mogło się odbyć, gdyż zamówiona specjalnie piłka wielkich rozmiarów nie nadeszła na czas.

Jako szóste zadanie przewidziano jazdę dokoła pala, do którego przymocowano linę długości 15 mtr. Wolny koniec liny przytwierdzony do ramy szyby ochronnej każdego startującego samochodu i zawodnik musiał objechać raz dokoła pala. W czasie objazdu lina nie mogła dotykać butelek ustawionych na ziemi i zawodnikowi nie wolno było dotykać liny ręką. Każde silniejsze wyprężenie liny powodowało jej zerwanie i zadanie uważano w tym wypadku za negatywnie skończone.

Ostatnie zadanie polegało na strzelaniu do baloników. Na znak dany przez startera chorągiewką, ruszał każdy samochód i podjeżdżał

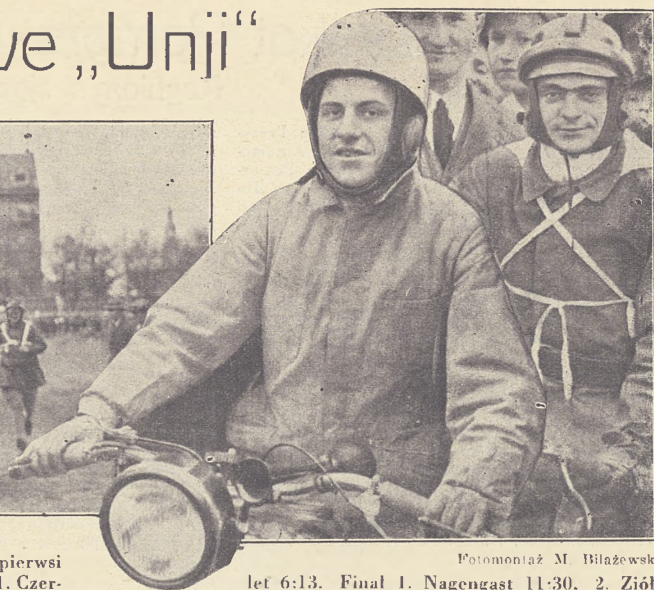
(Dokończenie na stronie 13-tej.)



Nagrodzeni zwycięzcy. Od lewej pp.: Carst. Skowrońska, Głowiński i inż. Bohatyrew. Fot. M. B.

Wyścigi motocyklowe „Unji"



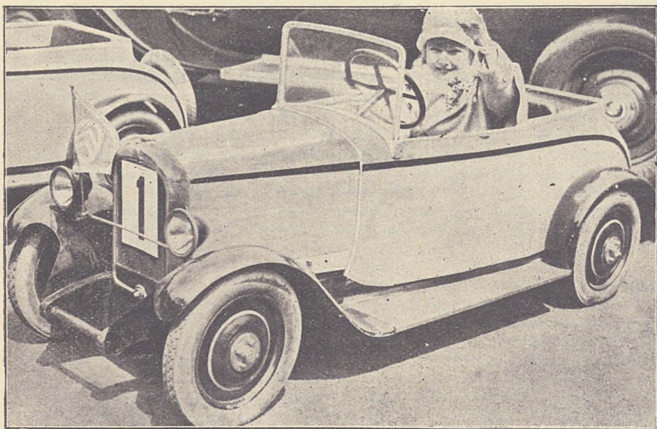


Fotomontaż M. Bilażewski

Niedzielne wyścigi motocyklowe na torze żużlowym („dirt track"), urządzone przez Sekcję Motocyklową Unji, cieszyły się dużą frekwencją publiczności (3 tysiące osób). Przyniosły one następujące biegi: motocykle do 350 ccm I przedbieg: (10 okrążeń), startuje 4: 1. Turkiewicz na „Motosacoche" 6:19, 2. Weyl na „Rudge" 250 ccm 6:21: II przedbieg, startuje 4: 1. Czerniak na „New Hudson" 5:54. 2. Koszczyński na „Motosacoche" 6:24. Finał (20 okrążeń) startują pierwsi dwaj z przedbiegów: 1. Czerniak 11:54, 2. Turkiewicz 11:59, 3. Weyl. Koszczyński z powodu defektu wycofał się na 15 okrążeniu. Motocykle powyżej 350 ccm: I przedbieg, startuje 4: 1. Nagengast na „A. J. S." 500 ccm 5:42, 2. Mandelt na „Arielu" 500 ccm, 6.08; II przedbieg, startuje 4: 1. Ziółkowski (Bydg. Klub Mot.): 1. Rudge 5:59, 2. Czerniak, Gillet 6:13. Finał 1. Nagengast 11:30, 2. Ziółkowski 11:42, 3. Czerniak. Mandelt zrezygnował na starcie. W biegu z przyczepkami wobec wycofania się Trechala na „Sarolei" 500 ccm wygrał świetnie dysponowany Mazurkiewicz na BMW 750 ccm.

Na zdjęciu widzimy, z lewej strony start do finishu. Na prawo znakomity Czerniak, za nim Nagengast.

Kącik naszych czytelników



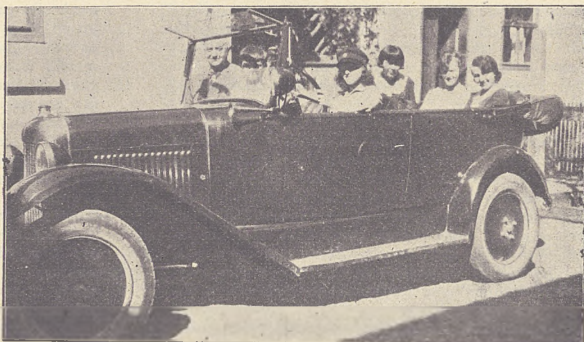
Zwyciężczyni niedzielnego wyścigu dla dzieci. urządzonego przez A. W Urszula Sierszyńska przy sterze swego białego Citroena z elektrycznym napędem.

* *
*



Pp. Fred de la Roche i Czesław Malicki, członkowie Unji, przesyłają Czytelnikom „Samochodu" pozdrowienia z wycieczki do Grodziska.

* *
*



Sport automobilowy w Grodzisku kwitnie! Oto szereg pięknych Grodziszczanek, trenujących pilnie automobilizm.

Komunikat Pomorskiego Automobilklubu

Regulamin zjazdu nad morze

organizowanego pod protektoratem Pana Prezydenta Rzeczypospolitej przez Pomorski Automobilklub w Bydgoszczy — w połączeniu z Pomorskim Związkiem Propagandy Turystycznej w Toruniu — w dniach 28—29 czerwca 1930 r. z okazji 10-lecia odzyskania dostępu do morza.

1. Organizacja.

Zjazd ten, urządzony w porozumieniu z Automobilklubem Polski — otwarty jest dla wszystkich członków Klubów Automobilowych, afiljowanych z Automobilklubem Polski, jak i dla wszystkich niestowarzyszonych posiadaczy samochodów osobowych pod warunkiem zgłoszenia się za pośrednictwem jednego ze zrzeszonych Klubów Automobilowych.

2. Charakter zjazdu.

Zjazd ten ma na celu jak najszersze zapoznanie uczestników z wartościami turystycznemi Pomorza i z jego ważniejszemi ośrodkami przemysłowemi. W tej myśli zjazd ten składa się z 2 części:

a) indywidualny zjazd do Gdyni na oznaczony termin i oznaczoną trasę — jako jazda turystyczna,
2) wspólna jazda etapowa z Gdyni dla zapoznania się z ważniejszemi ośrodkami przemysłu na Pomorzu.

3. Zgłoszenia.

Zgłoszenia zawodników przyjmuje sekretarjat Pomorskiego Automobilklubu w Bydgoszczy, Matejki 10, względnie Automobilklub Polski, Warszawa, Aleja Szucha 10, jako reprezentacyjny Klub Narodowy, oraz wszystkie inne Kluby afiljowane, do dnia 15 czerwca br., z tem, że zgłoszenia te muszą wpłynąć do Pomorskiego Automobilklubu najpóźniej do dnia 20 czerwca br. Zgłoszenia pisemne na normalnym formacie pocztówkowym mają zawierać: a) napis: „Zgłoszenie na Zjazd nad morze“, b) imię i nazwisko, c) dokładny adres, d) marka i numer samochodu, e) ilość osób towarzyszących, f) miejsce startu, g) czy weźmie udział w 2-giej części zjazdu, h) czy zamawia kwatery w Gdyni, względnie w Toruniu — na ile osób, i) nazwę klubu samochodowego za pośrednictwem którego się zgłasza, j) czy zawodnik obierze szlak prosty, czy okrężny.

4. Opłaty.

Przy zgłoszeniu obowiązuje opłata z. 30,— od samochodu, wpłacana do Klubu, do którego zawodnik przesyła zgłoszenie. Przy zgłoszeniach wprost do Pomorskiego Automobilklubu należy wnieść wpisowe do sekretarjatu Klubu, lub na konto Klubu w banku M. Stadthagen w Bydgoszczy. Zgłoszenia bez wpisowego nie będą uwzględniane.

5. Karty kontrolne.

Każdy zawodnik równocześnie ze zgłoszeniem wystawia sam sobie t. zw. kartę kontrolną format pocztówkowy, w której wpisuje te same dane co w zgłoszeniu. Na odwrocie karty kontrolnej pozostawia wolne miejsce na 4 wizy przejazdowe i ewentualne dodatkowe wizy kontrolne, (pkt. 7 i 10 regulaminu).

6. Szlaki i wizy przejazdowe.

Każdy zawodnik obowiązany jest przebyć cały szlak do Gdyni od obranego przez siebie miejsca startu w przeciągu najwyżej 72 godzin, przyczem na terenie Pomorza obowiązuje przejazd przez Bydgoszcz, Chojnice, Kościerzynę i Wejherowo. W tych 4 miejscowościach zawodnicy obowiązani są brać wizy przejazdowe w urzędach kolejowych, pocztowych, policyjnych lub celnych, względnie u władz wojskowych. Pozatem każdy z zawodników musi mieć stwierdzony wyjazd z obranego przez siebie miejsca startu przez takie same władze, względnie przez miejscowy Klub Automobilowy.

7. Obliczenie szlaków.

Szlaki obliczone będą od miejsca startu do Bydgoszczy według najkrótszych dystansów na mapie A. I. A., z uwzględnieniem tylko dróg bitych na tej mapie uwidocznionych. Przy obieraniu szlaków okrężnych dla uzyskania 750 klm., jak w pkt. 1 regulaminu, (przyczem od Bydgoszczy obowiązuje bezwzględnie szlak podany w pkt. 6 regulaminu) wymagane są dodatkowe wizy kontrolne w dowolnych punktach kontrolnych, a obliczenie trasy do Bydgoszczy będzie wówczas przeprowadzone z uwzględnieniem tych punktów, biorąc najkrótsze dystansy między poszczególnemi punktami. Zawodnicy obierający szlak okrężny winni zaznaczyć to dodatkowo tak w zgłoszeniu jak i w karcie kontrolnej. Ustalony szlak Bydgoszcz — Gdynia obliczony jest na 243 km., jako minimum do przebycia dla uczestników zjazdu.

8. Oznaczenia wozów.

Każdy ze zgłoszonych wozów obowiązany jest mieć przez cały czas jazdy obustronny napis czerwonemi literami na białem tle na masce silnika: „ZJAZD NAD MORZE“, napis w 2 rzędach, litery wielkości 15—20 cm.

9. Meta w Gdyni.

Meta w Gdyni przed Kasynem otwarta będzie od godziny 12 do 17-tej dnia 28 czerwca b. r. — Po przybyciu na metę zawodnik wręcza Komisji swą kartę kontrolną otrzymując wzamian numer kolejny, który umieszcza na samochodzie. wskazówki co do parku samochodowego i kwatery, o ile je zamawiał i dalszy program zjazdu.

Dla zgłoszonych zawodników, którzy biorą udział w Międzynarodowym Rajdzie A P. — meta w Gdyni otwarta jest w dniu 27. 6. br. i formalności ich przyjazdu załatwiają władze Międzynarodowego Rajdu A. P. — Zawodnicy ci nie wchodzą w rachubę przy obliczaniu nagród klubowych, względnie indywidualnych i uzyskują tylko plakiety bronzowe.

10. Nagrody i plakiety.

Po uskutecznionych obliczeniach o godzinie 20-tej ogłoszenie wyników zjazdu i rozdanie zdobytych nagród i plakiet, a mianowicie:

a) nagrody:

1. nagroda Pana Prezydenta Rzeczypospolitej dla Klubu Automobilowego, który przez wszystkich przez siebie zgłoszonych zawodników, tak członków jak i nieczłonków klubu, uzyskał największą ogólną ilość przebytych kilometrów,
2. nagroda Pana Ministra Przemysłu i Handlu dla Klubu Automobilowego, który uzyskał drugie miejsce,
3. nagroda Pana Wojewody Pomorskiego dla Klubu Automobilowego, który uzyskał trzecie miejsce w tej klasyfikacji,
4. nagroda Miasta Bydgoszczy dla zawodnika-członka Pomorskiego Automobilklubu. który w ciągu ostatnich 24 godzin wykazał największą ilość przebytych kilometrów,
5. nagroda Pomorskiego Automobilklubu dla zawodnika, który wykazał największą ilość przebytych kilometrów w czasie oznaczonym w pkt. 6 regulaminu,
6. nagroda Sekcji Samochodowej Polskiego Touring Klubu dla zawodnika, który na samochodzie o najmniejszym litrażu wykazał największą ilość przebytych kilometrów w czasie oznaczonym w pkt. 6 regulaminu. Ubiegający się o tę nagrodę winni dodatkowo tak w zgłoszeniach, jak i w kartach kontrolnych, podać średnicę cylindrów, skok tłoka i ilość cylindrów,
7. nagroda pani redaktorowej Teskowej dla zawodnika-pani, która wykazała największą ilość przebytych kilometrów w czasie oznaczonym w pkt. 6 regulaminu,
8. nagroda firmy Standard-Nobel, oddział w Bydgoszczy, dla zawodnika, który zajmie drugie miejsce co do ilości kilometrów w czasie oznaczonym w punkcie 6 regulaminu,
9. nagroda firmy Brzeskiauto, Sp. Akc., Poznań, dla zawodnika, który na samochodzie marki Fiat wykazał największą ilość przebytych kilometrów w czasie oznaczonym w pkt. 6 regulaminu,
10. nagroda firmy Butowski i Ska, Bydgoszcz, dla zawodnika, który na samochodzie marki Ford wykazał największą ilość przebytych kilometrów w czasie oznaczonym w pkt. 6 regulaminu,
11. nagroda firmy E. Stadie, Bydgoszcz, dla zawodnika, który na samochodzie marki Chevrolet wykazał największą ilość przebytych kilometrów w czasie oznaczonym w pkt. 6 regulaminu,

b. plakiety:

1. każdy z zawodników, który przybędzie w oznaczonym czasie i udowodni wizami przebycie wyznaczonego szlaku, otrzymuje plakietę bronzową,
2. ci z zawodników, którzy udowodnią wizami przebycie trasy przynajmniej 750 klm., otrzymują zamiast bronzowej — srebrną plakietę.

11. Bankiet klubowy w Gdyni .

Po rozdaniu nagród odbędzie się o godzinie 21-ej bankiet klubowy dla członków klubów automobilowych i ich rodzin. Wolny wstęp na bankiet na podstawie karty wstępu wydawanej przy zgłoszeniu się na metę.

12. Władze zjazdu.

Władzami zjazdu jest gremium Komisarzy Sportowych, składające się z delegata Automobilklubu Polski, jako przewodniczącego, Komandora i Wice-komandora zjazdu, delegatów (po jednym) z poszczególnych Klubów afiljowanych, i z delegata Pomorskiego Związku Propagandy Turystycznej.

13. Dokumenty zawodników.

Oprócz wymaganych papierów policyjnych dla kierowców i samochodów, dowodów osobistych i kart kontrolnych, żadne inne dokumenty nie są wymagane .

14. Tura powrotna z Gdyni — część 2-a zjazdu

Wyjazd z Gdyni 29 czerwca br. o godzinie 7 rano przez Gdańsk i Grudziądz do Torunia. W Gdańsku zwiedzenie stoczni, w Grudziądzu zwiedzenie fabryki „Pepege“ i „Unja“ i drugie śniadanie, wydane uczestnikom zjazdu. w Toruniu zamknięcie Zjazdu. Kwatery zarezerwowane w Toruniu przydzielać będzie przedstawiciel Pomorskiego Związku Propagandy Turystycznej.

15. Porządek jazdy z Gdyni.

Wyjazd z Gdyni reguluje Komandor i Wice-Komandor Zjazdu, przyczem Wice-Komandor otwiera jazdę i wozu jego przez całą drogę do Torunia wyprzedzać nie wolno. Wszystkie wozy jadą w tym porządku, jaki wskaże Komandor.

16. Podporządkowanie się Władzom Zjazdu.

Zawodnicy podpisaniem zgłoszenia stwierdzają, że podporządkowują się w czasie całego trwania zjazdu wszelkim zarządzeniom władz zjazdu

17. Odpowiedzialność.

Zawodnicy zobowiązani są stosować się ściśle do wszystkich przepisów drogowych, obowiązujących na terenie Rzeczypospolitej. Pomorski Automobilklub nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności cywilnej ani prawnej za jakiekolwiek spowodowane przez uczestników zjazdu wypadki.

18. Koszta zjazdu.

Osobiste koszta zjazdu (hotele, wyżywienie, garaże, materjały pędne) ponoszą zawodnicy.

19. Zażalenia i protesty.

Wszelkie zażalenia i protesty mogą być wnoszone tylko na piśmie za dołączeniem wadium w kwocie 100 zł., które zwraca się, o ile protest (zażalenie) zostanie uwzględniony, i to: dotyczące pierwszej części zjazdu najpóźniej w godzinę po ogłoszeniu wyników do gremium komisarzy sportowych, a dotyczące drugiej części zjazdu najpóźniej w godzinę po przybyciu do Torunia na ręce Komandora lub Wice-Komandora zjazdu.

20. Wykluczenie.

Zawodnicy mogą był wykluczeni ze zjazdu w następujących wypadkach:

a) nieprzestrzegania postanowień niniejszego regulaminu
b) umyślne wprowadzenie w błąd władz zjazdu,
c) niewłaściwe zachowanie się obniżające powagę zjazdu.

21. Komentowanie regulaminu.

Do komentowania tego regulaminu powołane są tylko władze zjazdu.

Legenda do mapy orjentacyjnej.
Odległość w kilometrach.

Bydgoszcz — Koronowo 28,2 klm.; Mąkowarsk 15,3 klm.; Gostyczyn 9,6 klm.; Tuchola 11.8 klm.; Chojnice 23,8 klm.; Brusy 24 klm.; Korne 30,7 klm.; Kościerzyna 9,3 klm.; Egiertowa Huta 20.6 klm.; Kartuzy 11,6 klm.; Przodkowo 8,1 klm.; Łebno 13.7 klm.; Szemud 6,3 klm.; Wejherowo 15,2 klm.; Reda 7,4 klm.; Gdynia 17,5 klm. — razem 243 klm.

Gdynia — Gdańsk 19,8 klm.; Praust 10,2 klm.; Miłobądź 16,3 klm.; Tczew 7,8 klm.; Gniew 30.1 klm.; Nowe 23,6 klm.; Grudziądz 20,2 klm.. Stolno 27,4 klm.; Chełmża 17,8 klm.; Toruń 22 klm. — razem 195,2 klm.; Bydgoszcz 52 klm. — razem 247,2 klm.

Sport samochodowy, motocyklowy i lotniczy

Ostateczna kwalifikacja łódzkiego wyścigu płaskiego przedstawia się następująco: 1) inż. Liefeld (Austro-Daimler) czas 1:49,69, szybkość 164,098 klm. na godz.; 2) Maurycy hr. Potocki (Bugatti) czas 2:06,24, szybkość 142.568 klm na godz.; 3) hr. Mycielski (Bugatti) czas 2:06.27, szybkość 142,551 klm. na godz.; 4) Adam hr. Potocki (Austro-Daimler) — 133.175 klm. na godz.: 5) Widawski (Austro-Daimler) — 128,682 klm na godz.; 6) Januszkowski (Bugatti) — 127,682 klm. na godz.; 7) Ripper (Bugatti) — 120.514 klm. na godz.

Dalsze miejsca zajęli: Koźmianowa, Koziański, Potocki. Eisert, Erlich (wszyscy na Austro-Daimlerze), Ebensitner (Bugatti), Rein (Lancia), i Kuczewski (Zbrojovka).

Startujący po raz pierwszy na wyścigowej Bugatti — Maurycy Potocki, nie usiłował wydobyć największej szybkości, traktując ten wyścig jako trening.

Franciszek Mycielski startował również po raz pierwszy, na Bugatti, uzyskując wcale ładny wynik, który niewątpliwie byłby jeszcze lepszy, gdyby nie parę sekund straconych przy zmianie opornic.

* * *

Zorganizowany w ubiegłym tygodniu rajd inauguracyjny Małopolskiego Klubu Automobilowego zakończył się mimo bardzo niekorzystnych warunków atmosferycznych, zgodnie z przewidywaniami komisji sportowej, jak najlepszemi wynikami. Stan dróg, z wyjątkiem województwa tarnopolskiego, był naogół bardzo dobry. a nawet na niektórych odcinkach wprost wyśmienity i dlatego uczestnicy rajdu mogli w pełni korzystać ze swych dobrze przygotowanych maszyn.

Bardzo miłą niespodziankę sprawił uczestnikom rajdu nowozawiązany Wołyński Klub Automobilowy, który z iście staropolską gościnnością i serdecznością przyjmował uczestników imprezy, a przytem dołożył wiele trudu, do należytego i sprawnego odbycia się prób przewidzianych w regulaminie. Szkoda tylko, iż wielu uczestników, którzy zapowiedzieli swój udział w imprezie nie stawiło się na starcie.

Wyniki rajdu są następujące: czterech zawodników uzyskało równą ilość punktów dodatnich. Jury ustaliło lokatę tych czterech zawodników według litrażu wozów jak następuje :1) p. dyr. Maksymiljan Margulies, 2) p. Tomasz Łępkowski. 3) p. Bolesław Waydowski, 4) p. Alfred Sommerstein. Zwycięzcy otrzymali szereg pięknych nagród.

* * *

Dnia 6 czerwca organizuje „Union" łódzki, zjazd gwiaździsty do Katowic z okazji odbywających się tam wyścigów „Grand Prix". W zjeździe wezmą udział motorzyści łódzcy, warszawscy i pomorscy.

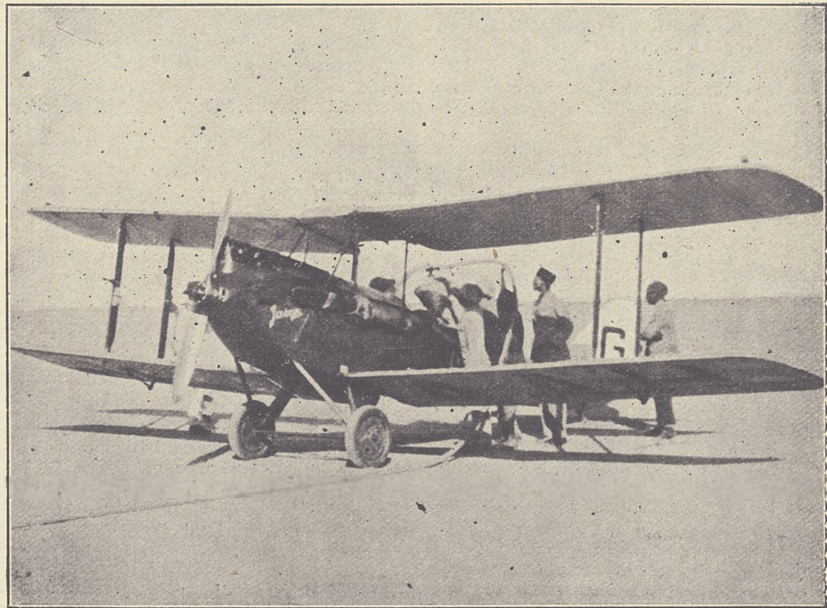
* * *

Grand Prix de Alger wygrał Etencelin na Bugattim, przebywając 274 klm. 728 mtr. w równo 3 godz. Na drugiem i trzeciem miejscu w klasyfikacji znajdujemy również Bugatti (Lehoux 267 klm. 025 mtr. i Dreyfus 265 klm. 224 mtr.). Bugatti znajduje się pozatem na miejscach 5, 6. 7 i 9. Na czwartem miejscu Amilcar (Scaron 255 klm. 300 mtr.), na ósmym Rally (pani Itier).

* * *

Zbliżają się jedne z najtrudniejszych wyścigów samochodowych świata — wyścigi amerykańskie w Indjanapolis. Znaną jest rzeczą, że na torze tym, nie odniósł jeszcze zwycięstwa żaden wóz produkcji europejskiej, czy to na skutek nieznajomości terenu, czy odmiennych wpływów atmosferycznych. Również w ub. roku startowały dwa wozy Bugatti, jednak nawet nie ukończyły wyścigu. W bieżącym roku nie spodziewano się wogóle uczestnictwa marki europejskiej, tak, że ogólną niespodziankę sprawiło zapisanie na listę startu specjalnego wozu wyścigowego Maserati 16 cyl., z słynnym Borsacchinim przy sterze, oraz pod osobistym dozorem Ernesta Maseratiego. Wyścigi rozpoczynają się z początkiem czerwca.

* * *



Znakomita pilotka angielska, miss Amy Johnson, zwana „Lindberghiem w spódnicy", przeleciała ostatnio przestrzeń Londyn — Karachi w Indjach. Na rycinie widzimy ją podczas tankowania benzyny na lotnisku w Karachi.

Komitet organizacyjny wyścigu o „III. Wielką Nagrodę" Bugattiego ustalił już regulamin, obowiązujący kierowców i wozy. Dopuszczone zostaną wozy o litrażu 1500, 2000 i 3000 ccm z kompresorem i bez. Wyścig odbędzie się dnia 1 czerwca na szosie okrężnej la Sarthe, którą należy 32 razy przebyć (525 klm.) Imprezą tą zajmuje się znany francuski sportowiec automobilowy Karol Faroux.

* * *

Międzynarodowy kalendarz sportowy

Czerwiec

1—7 czerwca: Rumunja (rajd turystyczny),
7—8 czerwca: Węgry (wyścigi na górze Gugger),
8 czerwca: Belgja (wyścig torowy).
8 czerwca: Włochy (wyścigi wozów sportowych na torze w Chianti).
14—17 czerwca: Austrja (Wielki Puhar Alp),
15 czerwca: Włochy (wyścig wozów najcięższej kategorji w Perugina).
15 czerwca: Francja (Wielka Nagroda Lyonu),
15 czerwca: Niemcy (V Międzynarodowe wyścigi Kesselberg),
21—22 czerwca: Francja (próba wytrzymałości 24 godzin w Mans).
22—29 czerwca: Polska (Międzynarodowy rajd Automobilklubu Polski),
25—29 czerwca: Niemcy (X Międzynarodowy turniej samochodowy w Baden-Baden),
29 czerwca: Francja (Wielka nagroda Marne),
29 czerwca: Włochy (wyścig górski Cuneo-Col de la Madelaine).

Dzielimy się z Czytelnikami dalszemi szczegółami o motocyklowym zjeździe do Łodzi, który się odbędzie w dniach od 15 do 18 sierpnia rb. Będzie to największa z dotąd odbytych międzynarodowych imprez motocyklowych w kraju. Zjazd ten o charakterze międzynarodowym jest już reklamowany w Niemczech (przez fachowe pismo „Motorwelt"), Czechosłowacji, Rumunji, Łotwie i Węgrzech. S. S. „Union" weszło już w porozumienie z motorystami z tych krajów i otrzymało solenne przyrzeczenie przyjazdu do Łodzi. Niemieccy motorzyści zgłosili już swój udział w jeździe do Łodzi. Będzie to ich rewizyta za dwa starty Łodzian w zjeździe do Berlina i za udział w zjeździe do Kolonji w dniu 26 czerwca. Union przystąpił już do prac przygotowawczych, które są w pełnym toku.

* * *

W zjeździe gwiaździstym do Kolonji, który się odbędzie 26 czerwca weźmie udział cały szereg motocyklistów polskich. Z Łodzi pojadą: Mentzel, Nestler, Buckley i Meister. Prawdopodobnie pojedzie również triumfator zjazdu do Berlina i zwycięzca niedzielnych wyścigów w Łodzi Walter Steinert. Do motorzystów łódzkich przyłącza się w drodze motorzyści z Poznania i Grudziądza. Spotkanie nastąpi w Bydgoszczy. Po dwudniowym pobycie w Kolonji, gdzie odbędzie się wyścig o wielką nagrodę Niemiec „Grand Prix", motorzyści pojadą na zjazd gwiaździsty do Paryża, otrzymali w bardzo serdecznym tonie zredagowane zaproszenie. Prace przygotowawcze do obu zjazdów są już w pełni.

* * *

1 czerwca odbędą się w Warszawie na lotnisku wielkie zawody dla młodych pilotów wyszkolonych w klubach lotniczych. Udział w zawodach weźmie po trzech najlepszych pilotów z aeroklubów akademickich z Warszawy. Krakowa, Lwowa. Poznania. Wilna. Katowic i Lublina. Wyznaczone zostały 4 nagrody dla zwycięzców w konkursie. Pozatem zapowiada się szereg nagród od klubów lotniczych, instytucyj itp.

W piątek 23 bm. odlatuje z Warszawy polska ekipa lotnicza. która weźmie udział w rajdzie lotniczym w Brnie Morawskiem w dniu 25 bm. Jak już donosiliśmy, ekipę polską stanowią kpt. Orliński, kpt. Halewski, inż. Rogalski, oraz pil. Babiński, wszyscy z aeroklubu akademickiego z Warszawy, oraz prezes aeroklubu akademickiego z Krakowa, członek redakcji „Il. Kurjera Codziennego" dr. Piotrowski.

* * *

Pułkownik Lindbergh, odbył rekordowy lot Kalifornia — Nowy Jork (3 913 km w 14 godz. 22 min. przy średniej szybkości 273 km na godzinę).

Co należy wiedzieć o samochodzie

Elementarny kurs jazdy samochodowej

Od redakcji

Niekażda czytelniczka lub czytelnik „Samochodu“ posiada własne auto, lecz przecież z pewnością znajdzie się jakiś przyjaciel lub krewny, który czasem użyczy swego samochodu, a pozatem istnieją zagranicą oddawna przedsiębiorstwa, które wynajmują samochody bez szofera; wkrótce i w Polsce mają powstać podobne wypożyczalnie. „Umiejętność prowadzenia samochodu należy do podstawowych warunków nowoczesnego człowieka“, a pozatem jakież to wytchnienie po wyczerpującej, nerwowej pracy siąść za sterem dobrej maszyny, przycisnąć akcelerator i sunąć w dal. Prosimy spróbować przy okazji!

Celem rozpowszechnienia tego szlachetnego sportu rozpoczynamy z niniejszym numerem gratisowy „kurs“ jazdy samochodowej. Z pewnością każdy kto uważnie przestudjuje co tydzień poniższy odcinek ,następnie zaś dokona kilku jazd praktycznych, śmiało stanąć może do egzaminu szoferskiego. Niewątpliwie większości naszych czytelników kierownica nie jest obca, lecz z drugiej strony, bez kwestji niejednemu doświadczonemu a nawet zawodowemu automobiliście przydadzą się niektóre z naszych uwag, szczególnie w dalszych odcinkach. Celem umożliwienia zbierania poszczególnych odcinków naszego „kursu“, który potrwa ca. 6 tygodni, zamieszczać będziemy ten dział stale na stronach 8 i 9, to jest na jednym arkuszu.

I.

Zaczynamy!

A więc wciągnijmy kombinację, jakiej używają monterzy i przyjrzyjmy się bliżej samochodowi, narazie od zewnątrz. Wiele części już znamy:

pokrycie, ...

poszukiwacz, ...

szybę ochronną, ...

maskę, ...

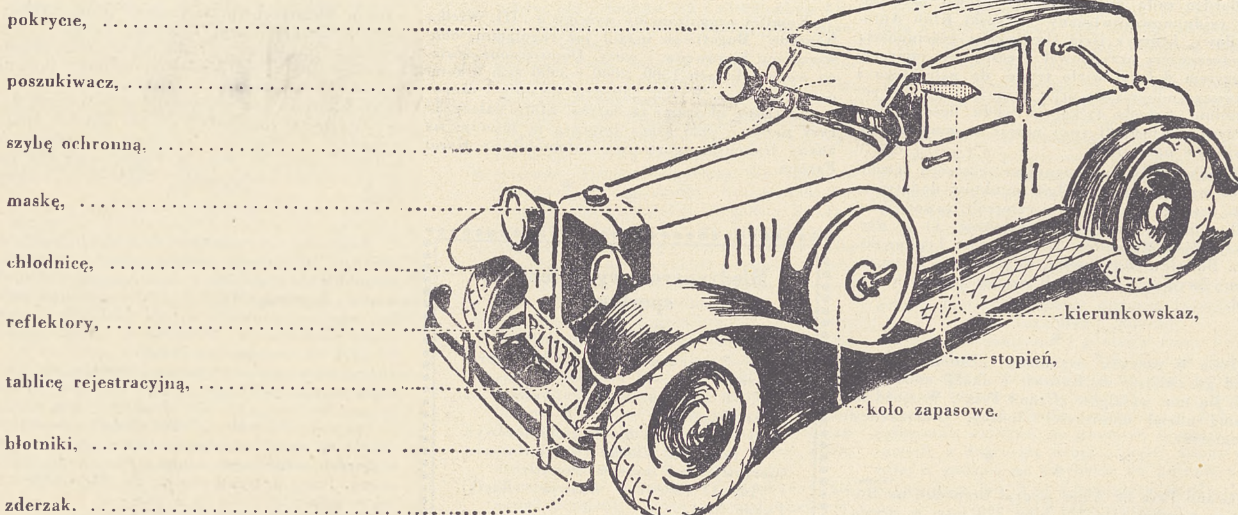
chłodnicę, ...

reflektory, ...

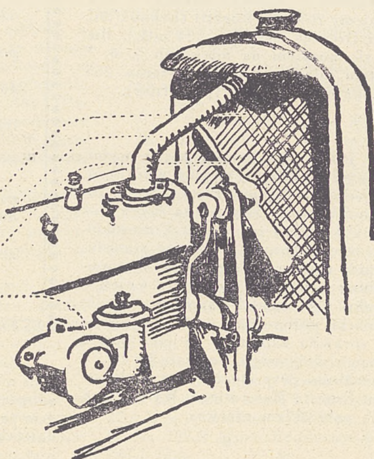
tablicę rejestracyjną, ...

błotniki, ...

zderzak. ....

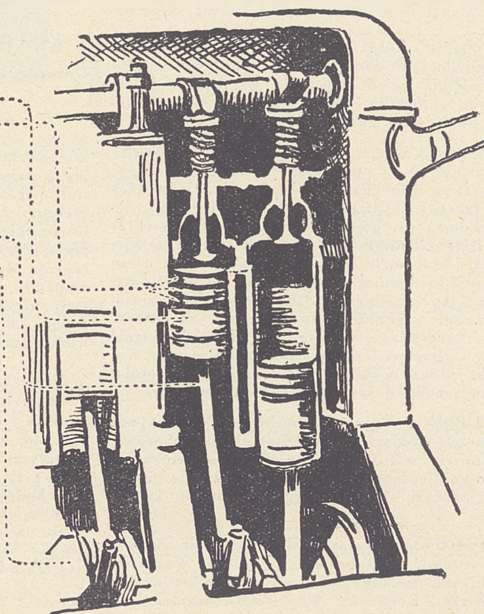


A teraz zdejmijmy maskę i obejrzyjmy silnik i jego przyrządy pomocnicze. Widzimy chłodnicę, ...
która jest połączona rurą z motorem, ...
wentylator ....
i gaźnik. ....



Silnik, jak już chyba wiemy, wytwarza siłę potrzebną do napędu wozu. W gaźniku miesza się paliwo (benzyna, benzol) z powietrzem, w takim stosunku, jaki jest dla pracy silnika najkorzystniejszy. Chłodnica, wentylator i pompka wodna dbają o to, by motor się zbytnio nie zagrzał.

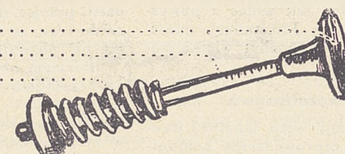
Silnik

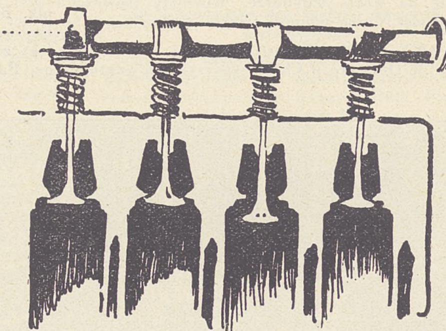


Oto widzimy model silnika w przekroju. Widzimy dwa cylindry, w których pracują tłoki w kierunku pionowym. Tłoki ....
są bardzo precyzyjnie wyszlifowane i zapomocą usprężynionych pierścieni: pierścieni tłokowych ....
przyciśnięte do ścian cylindra. Gdy się wpuści do górnej części cylindra, do komory spalinowej, porcję gazu (mieszanki, przygotowanej w gaźniku z powietrza i benzyny), a następnie spowoduje eksplozję tej mieszanki, wtedy tłok zostanie gwałtownie zduszony nadół. Tłok jest połączony zapomocą korbowodu ....
z wałem korbowym, ...
który się obraca i przenosi siłę motoru na wóz. Chodzi więc przedewszystkiem o to, ażeby komorę spalinową motoru zawsze znowu napełnić zdatnym do eksplozji gazem, a powstałe skutkiem wybuchu spaliny wyprzeć na zewnątrz. Dzieje się to w sposób następujący: W komorze spalinowej każdego cylindra uchodzą dwa kanały (jeden do wessania świeżego, drugi do wypchnięcia zużytego gazu), które są zamykane za pomocą zaworów.

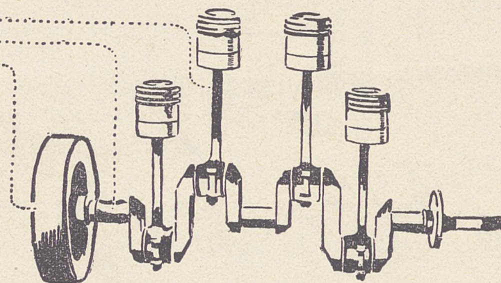
Zawory

Oto widzimy zawór. Składa on się z następujących części: właściwego zaworu, ...
trzonka, ...
sprężyny zaworowej. ....





Zawory mogą być urządzone jako stojące, albo też jako wiszące. jak to widzimy na przekroju obok: zawory wiszą w głowicy cylindra. Wał sterujący ....
leży nad cylindrami i jest napędzany przez wał korbowy zapomocą systemu kół zębatych. Trzeci zawór jest otwarty, pozostałe są zamknięte. Nad zaworami widzimy wał sterujący. Gdy on się kręci, naciskają widoczne na nim tarczki nieokrągłe (ekscentryczne) na zawory, które zamykają się napowrót przy pomocy sprężyn zaworowych. A teraz trochę teorji: nasz silnik pracuje według t. zw. systemu czterotaktowego. 1 takt: gdy tłok spada nadół, ssie on, tak jak pompa, mieszankę z gaźnika, która przez otwarty zawór wlotowy wchodzi do cylindra, 2 takt: tłok podnosi się do góry. Zawór wlotowy zamknął się. Wskutek tego gaz został w szczelnie zamkniętym cylindrze sprasowany (skompresowany) — nieodzowny warunek energicznej eksplozji. 3 takt: teraz zjawia się w komorze spalinowej iskra elektryczna, dostarczona przez instalację elektryczną (którą zajmiemy się później). Mieszanka wybucha, a tłok z wielką siłą opada nadół, przenocząc efek wytworzonej skutkiem wybuchu siły, poprzez korbowód ....
na wał korbowy, ...
i na cały wóz. Na końcu wału korbowego widzimy koło rozpędowe, ...
które dozwala wałowi korbowemu pokonać punkty martwe. 4 takt: zawór wyjściowy otwarty: tłok podnosi się do góry i wypycha zużyty gaz przez wentyl i rurą wydechową nazewnątrz. A więc: jedno podniesienie albo opuszczenie się tłoka zowie się taktem. Nazwy czterech taktów są następujące: ssanie, kompresja, wybuch i wydech. Tylko trzeci takt: wybuch, jest użyteczny: spełnia pracę i pcha wóz naprzód, pozostałe takty są pomocnicze. Ciężkie koło rozpędowe stanowi pewien zapas energji oraz ułatwią przebieg wspomnianych właśnie taktów pomocniczych. Przeważna część samochodów posiada 4, 6 lub 8-mio cylindrowe silniki i kolejne wybuchy w poszczególnych cylindrach posiadają pewien skoordynowany rytm, który jest tem równomierniejszy i hardziej harmonijny, im więcej cylindrów posiada silnik. W ostatnim czasie w modę weszły również silniki dwucylindrowe, które, z ewzględu na swą oszczędność, stosuje się w wozach najtańszych.



(Ciąg dalszy nastąpi.)

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

WYPADKI SAMOCHODOWE

WARSZAWA. (Poważny pożar wskutek nieostrożności szofera.) Ostatnio wybuchł w stolicy groźny pożar w garażach przy ul. Rybaki 8a. Sprawcą pożaru okazał się pomocnik szofera Franciszek Karolak, który w czasie przelewania benzyny do bańki spowodował wybuch od pozostawionej w pobliżu zapalonej świecy. W okamgnieniu płomienie ogarnęły cały garaż i pomimo, że na miejsce przybyły wszystkie oddziały straży ogniowej spłonął doszczętnie wraz z trzema samochodami.

Ponadto spłonął dom mieszkalny, wskutek czego straciło dach nad głową 23 osoby. Ogień przeniósł się na sąsiednią posesję, gdzie znajduje się fabryka garbarska. Ocalała ona jednak na skutek intensywnej akcji ratunkowej.

WARSZAWA. (Katastrofa samochodowa.) Niedawno szosą poznańską jechał w stronę Warszawy samochód osobowy Fiat, należący do fabryki „Ultramaryny" (Solec 39). Samochodem tym powracał z Pruszkowa dyrektor tej firmy Edmund Lipiński. Pod Ożarowem kierowca dostał nagle kurczy w rękach wobec czego wypuścił kierownicę, samochód zaś wpadł na przydrożną topolę. Uderzenie było tak silne, że motor został wepchnięty do siedzenia, zaś przód, koła i karoserja — rozbite. Dyr. Lipiński doznał silnego wstrząsu i potłuczenia, zaś kierowca Kowalski prócz ogólnego potłuczenia i krwotoku wewnętrznego, doznał złamania dwóch żeber.

LUBLIN. (Wypadek autobusowy.) Na 31-ym kilometrze wydarzyła się katastrofa autobusowa. Mianowicie wskutek złamania się osi tylnej odpadło koło autobusu i wóz runął na ziemię. Z pośród jadących 3 osoby uległy poważnym kontuzjom.

WAGOWO. (Katastrofalne zderzenie autobusu z wozem). Ostatnio na szosie między Wagowem a Sanikami nastąpiło zderzenie autobusu z wozem handlarzy z Kostrzycy. Winę ponosi woźnica, który jadąc zasnął i nie słyszał sygnału ostrzegawczego zbliżającego się autobusu. Na skutek zderzenia dyszel wozu przebił chłodnicę i zniszczył motor autobusu. Koń został zabity. Pomocnik szofera Budny odniósł okaleczenia. Dwaj znajdujący się na wozie handlarze, Wincenty Nowicki i Wojciech Nowak odnieśli ciężkie poranienia.

NOWY JORK. (Katastrofa jakiej jeszcze nie było.) W Quintero w Chile wydarzyła się ostatnio niezwykła katastrofa, jakiej nie znają jeszcze dzieje komunikacji. Zderzył się mianowicie hydroplan pasażerski z samochodem.

W zamiarze opuszczenia się na wodę, hydroplan obniżył lot do tego stopnia, że zawadził o przejeżdżającą wzdłuż brzegu limuzynę tamtejszego burmistrza. Hydroplan runął na ziemię i strzaskał się, auto zaś wywróciło się i uległo zniszczeniu. Pilot i 4 kobiety z pośrod pasażerów wodnopłatowca poniosły śmierć, 6 osób odniosło ciężkie obrażenia.

Z KRAJU

Umorzenie sprawy przeciwko współwłaścicielom fabryki „Stetysz"

Na wokandzie sądu pracy znalazły się dwie sprawy przeciw współwłaścicielom spalonej fabryki samochodów „Stetysz" pp. barona Józefa Dangla i Jana Odechowskiego, którzy pozwani zostali przez b. swych współpracowników pp. ks. Stefana Lubomirskiego i Stanisława Ostroróg Gorzeńskiego o zapłacenie im należności za pracę przez kilka miesięcy a temu ostatniemu także za rajd do Monte Carlo. Sąd pracy obydwie sprawy umorzył, uważając iż powództwa wytoczone zostały niewłaściwie przeciwko dwom współwłaścicielom fabryki, podczas gdy wytoczone one być winny przeciwko firmie. (p)

Tylko 17 taksówek

W tych dniach odbył się w Lublinie przegląd dorożek i taksówek. W rezultacie przeglądu okazało się, że odpowiednim wymogom sanitarnym i estetycznym zadość czyni tylko 95 dorożek konnych i 17 samochodowych. Pięćdziesięciu dorożkom konnym i kilkunastu taksówkom wyznaczono drugi termin przeglądu. Jak widać z powyższego, miasto Lublin, liczące 120 tysięcy mieszkańców nie może się pochwalić zbyt wielką ilością taksówek. (p)

Komunikacja autobusowa

W tych dniach dokonano wizji lokalnej terenów, przewidzianych dla zaprowadzenia komunikacji autobusowej w Pabjanicach. W wizji wzięli udział: prez. m. Pabjanic p. Orłowski, przedstawiciel wielkiej firmy samochodowej „Ursus" p. plk. Buczyński, przedstawiciel komunikacji autobusowej, obsługującej Rudę Pabjanicką i in. Projekt zaprowadzenia linji autobusowej, obsługującej Pabjanice, przewiduje połączenie Pabjanic z parkiem miejskim. Jakkolwiek dyrekcja Łódzkich Elektrycznych Kolei Dojazdowych jest zaopatrzona w koncesję, monopolizującą obsługiwanie linji Łódź—Pabjanice, przyczem za przejazd pociągów W. E. K. D. do stacji Pabjanice Dworzec dyrekcja wąskotorówek opłaca magistratowi Pabjanic podatek od biletów. Uruchomienie autobusowej linji w Pabjanicach ma swoją rację bytu, bowiem magistrat pobjanicki już od dłuższego czasu domaga się połączenia miasta z parkiem miejskim linją kolei dojazdowych, które na to zgodzić się nie chcą. Ostateczna realizacja projektu nastąpi prawdopodobnie bezzwłocznie po uzyskaniu koncesji przez przedsiębiorstwa autobusowe. Projektuje się podobno, aby z chwilą utworzenia nowej linji autobusowej w Pabjanicach przedłużyć linję tę do uruchomionej niedawno linji Łódź—Ruda Pabjanicka, a wówczas Łódź posiadałaby oddzielną komunikację autobusową z Pabjanicami. (p)

Środki zaradcze dla zapobieżenia katastrofom autobusowym

W Warszawie odbyła się konferencja przedstawicieli urzędu wojewódzkiego i Komisarjatu Rządu m. stoł. Warszawy z delegatami przemysłu karoseryjnego, zrzeszonego w sekcji karoserji związku przemysłowców metalowych i przedstawicielem Stoczni Gdańskiej dla omówienia sprawy znormalizowania typu autobusów. Postulaty władz administracyjnych: dotyczące wymiarów autobusów, niebudowania większych karoseryj ponad nośność nadwozi itd. zostały zaakceptowane i będą niezwłocznie wprowadzone w życie. Poruszone zagadnienia wiążą się ściśle z kwestją bezpieczeństwa ruchu autobusowego i ograniczeniem nieszczęśliwych wypadków do minimum. (p)

Normalizacja typu karoseryj autobusowych

Ostatnio odbyła się konferencja władz ruchu kołowego z delegatami fabryk karoseryj autobusowych w sprawie znormalizowania typu nadwozia.

Na konferencji ustalono dokładnie wzorowe wewnętrzne wymiary autobusów (szerokcść siedzeń, przejść itd.), osiągnięto także porozumienie co do tego, że nie będą budowane karoserje większe niż pozwala na to nośność podwozia.

Pozatem omawiano inne zagadnienia, dotyczące bezpieczeństwa ruchu i zmniejszenia liczby wypadków.

Przepisy normalizacyjne będą wprowadzone w życie w najbliższym czasie.

Autobusowa afera oszukańcza w Równem

Z Równego donosi (Wf): Przed kilku miesiącami zawarł Magistrat umowę z niejakim p. Grabowskim, rzekomo „pułkownikiem", na uruchomienie w mieście komunikacji autobusowej. Dzierżawca zaczął ustawiać po ulicach słupy przystankowe, przedewszystkiem zaś angażować personel. Od personelu tego brał kaucje w gotówce od 200 do 600 zł. i zaangażował 46 osób. „Zarobił" na tym interesie około 12 000 zł. Nie dość na tem, zaznajomił się z kapitanem rez. p. Dębskim, od którego wyłudził 6 000 zł. jako zadatek dla firmy autobusowej „Ursus".

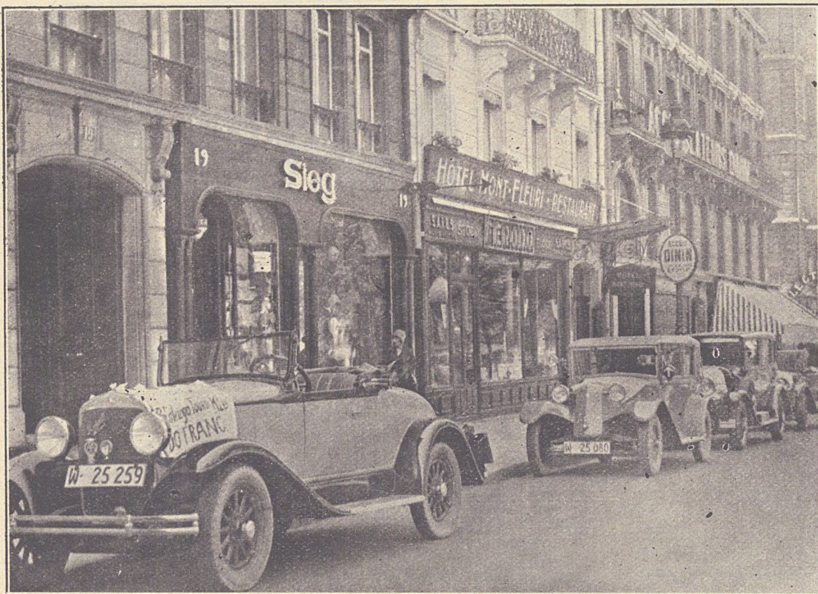
Kiedy dokonał już tych wszystkich „transakcyj" zbiegł z Równego, nie uruchomiwszy oczywiście komunikacji w mieście. Jest obecnie poszukiwany przez władze sądowe, które wydały nakaz aresztowania oszusta.

Radość mieszkańców Równego, iż posiądą wreszcie tanią i dogodną komunikację miejską, okazała znowu płonną.

Wycieczka polskiego touring-klubu do Paryża

W lokalu francuskiego Touring-Klubu w Paryżu odbyło się wczoraj uroczyste powitanie wycieczki polskiego Touring-Klubu, której uczestnicy przybyli z Polski samochodami. Wycieczka składa się z 20 osób, a przewodniczy jej p. Rokosz, dyr. Polskiego Touring-Klubu Wycieczka przejechała przez Niemcy, oraz zwiedziła szereg miejscowości w północno-wschodniej Francji. W ciągu kilkudniowego pobytu w Paryżu uczestnicy wycieczki zwiedzą szereg instytucyj i przyjęci będą przez radę miejską. Następnie udadzą się przez Lyon na Riwierę, skąd przez Włochy, Austrję i Czechosłowację powrócą do kraju.

Na wczorajszem przyjęciu obecni byli liczni przedstawiciele świata urzędowego, francuskiego i polskiego oraz przedstawiciele świata sportowego. Prezes francuskiego Touring-Klubu p. Chaix



Samochody wycieczki polskiego Touring-Klubu do Francji, parkujące na ulicy w Paryżu.

powitał uczestników wycieczki polskiej serdecznem przemówieniem, w którem zaznaczył rolę, jaką odegrać może zwiedzenie krajów dwóch zaprzyjaźnionych narodów w celu poznania i zacieśnienia węzłów ich łączących.

Odpowiadając na przemówienie to, p. marszałek Szymański zabrał głos w imieniu polskiego Touring-Klubu i dziękując za zgotowanie serdecznego przyjęcia, podkreślił węzły, łączące od tylu wieków Polskę i Francję. Wyraził życzenie i złożył gorące zaproszenie do członków francuskiego Touring-Klubu, ażeby w najbliższym czasie zwiedzili Polskę i rewizytowali kraj, który dzisiaj przysłał swych przedstawicieli, chcących bliżej poznać Francję.

Kontrolerzy automobilowi na terenie województwa łódzkiego

Okręgowa dyrekcja Robót Publicznych otrzymała zarządzenie Ministerstwa Robót Publicznych, ustanawiające na terenie województwa specjalnych kontrolerów ruchu kołowego na drogach publicznych przedewszystkiem o dużym ruchu autobusowym. Okręgowa dyrekcja zaangażowała już dwóch kontrolerów, którzy wyposażeni w motocykle, będą w asyście policji objeżdżali tereny województwa. (p)

Wybuch benzyny wskutek zderzenia z tramwajem

Na ul. Krakowskiej w Zawodziu pod Katowicami portącony został przez tramwaj jadący motocyklem posterunkowy policji Smolarczyk. Wskutek zderzenia uszkodzony został zbiornik z benzyną, która zapaliła się, ogarniając płomieniami posterunkowego. Przy pomocy przechodniów ogień zdołano stłumić, jednakże Smolarczyk doznał ciężkiego poparzenia nóg. Odwieziono go do szpitala.

Właściciele autobusów organizują się

Dnia 16. bm. odbyło się w Grudziądzu drugie zebranie Związku Właścicieli Autobusów, na którem omawiano m. in. sprawę podatków przemysłowych i drogowych oraz sprawę zorganizowania Związku Właścicieli Autobusów na woj. pomorskie. Związek ma mieć siedzibę w Grudziądzu, z uwagi na ogólną przewagę pod względem ilości przedsiębiorstw autobusowych. Poza Grudziądzem właściciele autobusów nie są jeszcze zorganizowani, a próby zorganizowania związku w Toruniu nie udały się, prawdopodobnie ze względu na małą ilość przedsiębiorstw. Związek Właścicieli Autobusów w Grudziądzu, rozwijający się coraz pomyślniej podjął się zorganizowania wszystkich właścicieli na terenie województwa i w tym celu rozpisał już ankietę, zapraszając równocześnie na walne zebranie, które ma się odbyć 1 czerwca. (p)

O nowy sygnał świetlny

W jesieni roku zeszłego ukończono ostatecznie pracę związane z wykonaniem, po raz pierwszy w kraju, sygnału świetlnego do regulowania ruchu ulicznego. Sygnał ten miał być zmontowany i uruchomiony przy zbiegu Al. 3. Maja, Nowego Świata i Al. Jerozolimskiej na wzór czynnego już od paru lat sygnału przed dworcem. W ostatniej jednak chwili, z powodu oszczędności budżetowych, projektu zmontowania sygnału zaniechano. Mimo, że sprawa ta jest aktualna i magistrat rozpoczął już nowy rok budżetowy, nic jednakże nie słychać, aby omawiany sygnał był uruchomiony wreszcie w tym roku. (p)

O ubezpieczenie pasażerów dorożek samochodowych

Zgodnie z uchwałą Rady Miejskiej, przedsiębiorcy na czas trwania koncesji na eksploatację dorożek samochodowych obowiązani są ubezpieczać swoje samochody oraz pasażerów, kierowców i przechodniów od wszelkich wypadków i ryzyka z tytułu cywilnej odpowiedzialności. W wykonaniu powyższej uchwały przedsiębiorcy przed uzyskaniem koncesji musieli składać w magistracie polisy towarzystw ubezpieczeniowych lub zaświadczenie o zbiorowej odpowiedzialności Stowarzyszenia Właścicieli Dorożek Samochodowych. W ostatnich czasach towarzystwa ubezpieczeniowe w wydawanych polisach wprowadziły zmiany w tym sensie, że wyłączyły z ubezpieczenia roszczenia pasażerów samochodów i ich spadkobierców. Uważając takie ubezpieczenie za niewystarczające i nieodpowiadające uchwale Rady Miejskiej, Magistrat m. Łodzi zażądał, aby wszyscy przedsiębiorcy dorożek samochodowych do dnia 1 lipca ubezpieczyli wszystkie swoje samochody. zgodnie z uchwałą. (p)

W warszawie nie będzie nowych linij autobusowych

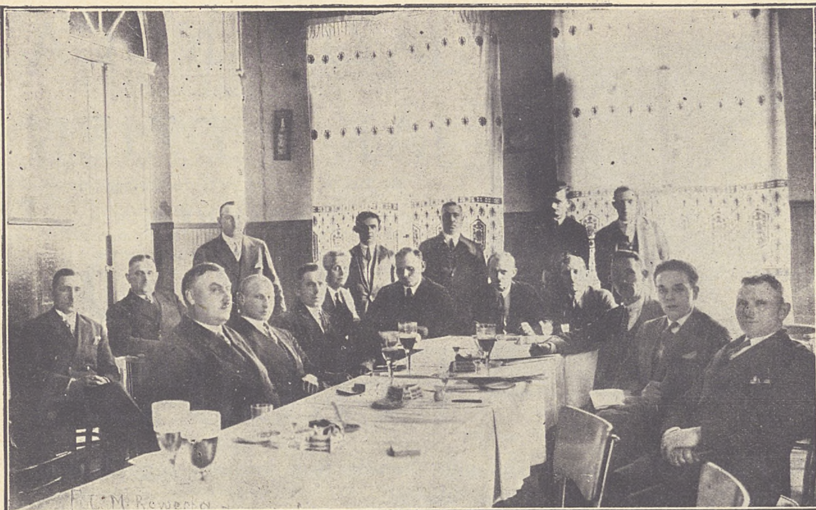
Oprócz czynnych trzech linij autobusowych miasto nie dysponuje obecnie potrzebnym taborem dla uruchomienia dalszych linij. Nie jest to również możliwie z powodu braku warsztatów remontowych, wobec czego widoki na uruchomienie nowych linij w Warszawie należy uważać za bardzo oddalone. Długo oczekiwane przez miasto połączenie Powiśla przez Tamkę i Chmielną z pl. Kazimierza Wielkiego jeszcze nie prędko będzie mogło być uskutecznione. (p)

Niefortunna wyprawa niedoszłych lotników

Dwaj akademicy Ekielski i Zatłokal, członkowie Aeroklubu Akademickiego krakowskiego, po odbyciu przeszkolenia lotniczego, otrzymali nieprzychylną kwalifikację w Centrum Badan Lotniczo-Lekarskich w Warszawie, wskutek czego nie mogli uzyskać prawa samodzielnego prowadzenia samolotu.

25. maja we wczesnych godzinach porannych, gdy poza stróżem nocnym nikogo na lotnisku nie było, obaj młodzi ludzie wyprowadzili niepostrzeżenie z hangaru samolot szkolny typu „Hanriot XXVIII" użyczony przez wojskowość dla treninku pilotów klubowych i odlecieli nim w kierunku Warszawy. Lotnicy nie zapomnieli o zapasowych bańkach z benzyną, z których wyladowawszy na trasie, napełnili zbiornik. Do Warszawy przybyli tuż przed godz. 12-tą w południe i zostali natychmiast ujęci przez władze wojskowe na skutek telefonicznego zwrócenia się Zarządu Klubu do Departamentu Aeronautyki M. S. Wojsk.

Powodem tej niefurtunnej eskapady obu akademików była chęć uzyskania w Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich zmiany nieprzychylnej kwalifikacji po udałym locie.



Ze zjazdu Zrzeszenia Automobilistów Ziem Zachodnich w Inowrocławiu. Bankiet w lokalach Parku Miejskiego.

Zarząd Aeroklubu Akademickiego postanowił przeciw obu niefortunnym lotnikom postąpić z całą surowością, mianowicie zawiesić ich w prawach członków klubu i obciążyć wszelkiemi kosztami, wynikłemi z ich postępku.

Otwarcie polsko-rumuńskiej linji lotniczej

W dniu dzisiejszym 1. 6. nastąpiło o godzinie 8-mej rano otwarcie linji powietrznej polsko-rumuńskiej. Bezpośrednio po przemówieniu p. Ministra Kuehna nastąpił start pierwszego samolotu do Bukaresztu, w którym wyjechali przedstawiciele ministerstwa komunikacji M. S. Z., poselstwa rumuńskiego i PAT-icznej. We Lwowie nastąpił postój półgodzinny i pożegnanie na ostatniem lotnisku polskiem, poczem samolot minął granicę. Około godziny 18-tej nastąpiło lądowanie na lotnisku bukaresztenskim.

Na linji Lwów — Bukareszt samoloty kursować będą w poniedziałki, środy, i piątki, na linji Bukareszt — Lwów we wtorki, czwartki i soboty. Komunikacji między Katowicami a Wiedniem jest codzienna.

Z ZAGRANICY

Lotnisko w centrum Londynu

Komisja rzeczoznawców brytyjskiego ministerstwa Nawigacji Powietrznej ukończyła ostatnio prace wstępne nad opracowaniem projektu urządzenia lotniska pasażerskiego w centrum Londynu. Na miejsce przyszłego aerodromu upatrzono olbrzymi, płaski dach dworca Waterloo, który po koniecznych przeróbkach posiadać będzie powierzchnię zgórą 550 mtr kw. Koszty urządzenia takiego lotniska wyniosą około 200 miljonów złotych. Przedwstępne prace techniczne rozpoczną się z końcem lata br.

Campari śpiewakiem operowym

Jak donosi prasa włoska zamierza znany jeździec wyścigowy z ekipy Alfa-Romeo porzucić sport samochodowy i zostać śpiewakiem operowym. Campari posiada piękny i znany już we Włoszech głos barytonowy i ma już za sobą podstawowe wykształcenie muzyczne. Ponieważ kontrakt Campariego z zakładami Alfa-Romeo kończy się w pierwszych dniach 1931 roku, przypuszcza się, że sympatycznego laureata tylu Grand Prix usłyszymy na scenach już w przyszłym roku.

Nowy rajd poprzez Saharę

W ubiegłym tygodniu powróciła do Paryża wyprawa Nenard'a, która na trzech samochodach Citroen dokonała nowego rajdu poprzez Saharę. Uczestnicy wyprawy opuścili Algier 1 marca br., przebyli Saharę wpoprzek przez miejscowości Tanezruft i Gao do Nigru, stamtąd zaś udali się przez Sudan do Wybrzeża Kości Słoniowej. Powrót nastąpił przez Timbuktu, Hoggar i Tamrasset. Ogółem przebyto przestrzeń 16 tysięcy kilometrów.

Dokładny rermin Salonu Paryskiego

Komitet Salonu Paryskiego ustalił już dokładny termin otwarcia tegorocznego salonu. W bieżącym roku impreza ta podzielona zostanie na dwie części. Od dnia 2 do 12 października Grand Palais mieścić będzie wystawę samochodów i akcesoryj, zaś od 23 października do 2 listopada, wyłącznie wystawę motocykli.

Ofiary katastrof samochodowych w Stanach Zjednoczonych

Wedle ogłoszonej statystyki wypadków komunikacyjnych, w roku ubiegłym w Stanach Zjednoczonych wynosiła liczba zabitych podczas katastrof samochodowych 33 tysiące, liczba rannych 1,2 miljona. — W porównaniu z rokiem 1920, liczba ofiar komunikacyjnych powiększyła się o dwie trzecie.

Liczbę strat materjalnych z tego powodu szacują na przeszło 800 miljonów dolarów.

W obronie przed inwazją samochodów amerykańskich

W Berlinie odbyła się konferencja prasowa, zwołana przez niemiecki związek przemysłowców automobilowych, na której prezydent związku p. inż. dr. R. Allmers zaznajomił zebranych z gotowym planem obrony przemysłu automobilowego Europy przed inwazją amerykańską. Skutkiem tej inwazji w Niemczech z 59 fabryk automobili osobowych przed wojną, istnieje obecnie tylko 17, z 39 fabryk automobili ciężarowych tylko 10. Zdolność produkcyjna fabryk automobilowych wyzyskiwana jest w zaledwie 50 proc. Amerykanie nie przebierają w środkach walki. Na każde poważniejsze zagrożenie odpowiadają podwyżką ceł, tak że dzisiaj import samochodów europejskich do Ameryki jest prawie niemożliwy. (p)

Pościel dla podróżnych w samochodach

Towarzystwo lotnicze śródziemnomorskie wprowadziło w swych samolotach wynajem kołder i poduszek dla podróżnych.

Produkcja samochodów w Rosji Sowieckiej

Rząd sowiecki zamierza wybudować w Stalingrodzie, przy ujściu Wołgi, fabrykę traktorów, kosztem 4.000.000 dolarów. Budowa wspomnianej fabryki ma być rozpoczęciem realizacji planu pięciolecia (piatiletki) rozwoju przemysłowego Rosji Sowieckiej. Realizacja tego planu obliczona jest na sumę 100 miljonów dolarów.

Oprócz stalingrodzkiej fabryki, produkcja której ma wynosić 40 000 traktorów rocznie, rząd sowiecki projektuje wybudowanie fabryki samochodowej o produkcji 100.000 wozów rocznie oraz drugiej fabryki samochodów ciężarowych, produkcja której wyniosłaby 10.000 ciężarówek.

(G. M. C.)

Żebrak właścicielem luksusowego auta

W Nowym Jorku na jednej z ulic przedmieścia Mont Vernon policjant zauważył żebrzącego kalekę, za którym w pewnej odległości posuwało się luksusowe auto, kierowane przez szofera w bogatej liberji. Policjant stwierdził, że samochód był własnością kaleki, nazwiskiem Fryderyk Fox. Fox oświadczył na policji, że żebraniną zarabia dziennie 46 dolarów. (p)

Komunikat
Krakowskiego Klubu Automobilowego

Turniej automobilowy urządzany przez Krakowski Klub Automobilowy ma wchodzić i w latach przyszłych w program działalności sportowej Klubu.

Kraków, będący oddawna punktem wyjścia dla turystyki górskiej, staje się obecnie także jednym z najważniejszych w Polsce ośrodków turystyki samochodowej. Dzięki zabytkowemu charakterowi swej architektury, dzięki przepięknym bliższym i dalszym okolicom, oraz dzięki sieci dróg, względnie dobrych, łączących miasto z uzdrowiskami podkarpackiemi, stał się Kraków nietylko ważnem centrem polskiej turystyki samochodowej, ale także głównym punktem wyjścia dla wycieczek zagranicznych automobilistów. To znaczenie ma podkreślić „Krakowski Turniej Automobilowy", który odegrać ma rolę podobną do tej, jaką ma naprzykład Zjazd Gwiaździsty do Wiesbadenu. Turniej automobilowy ma zainteresować polskich i obcych automobilistów imprezami sportowemi, a przy tej sposobności zapoznać przybyłych z niezwykłemi wartościami zabytkowemi i estetycznemi starodawnego grodu, oraz dać im sposobność zwiedzenia przepięknych stron południowej Polski.

Krakowski Klub Automobilowy zamierza też turniej automobilowy z roku na rok ulepszać i rozbudowywać. Mamy nadzieję, że niezależnie od imprez sportowych i wycieczek, z czasem i samo miasto Kraków dla przyjezdnych przygotuje się odpowiednio, urządzając widowiska, zawody itd.

I. Zjazd gwiaździsty. Tegoroczny turniej rozpocznie się zjazdem gwiaździstym. Zjazd ten tego roku jest ogólno-polskim i rozgrywane na nim będą nagrody przechodnie, o które Kluby Automobilowe walczą od trzech lat. W programie K. K. A. zamierzone jest utrzymanie dorocznego krakowskiego zjazdu gwiaździstego, jako rozpoczynającego turniej, na który pragnęlibyśmy ściągnąć także i automobilistów zagranicznych.

II. Wyścig pod Ojcowem. W drugim dniu turnieju urządzony będzie wyścig pod Ojcowem (wchodzący do rozgrywek o mistrzostwo). Wyścig ten będzie doskonałą sposobnością dla zapoznania przyjezdnych automobilistów z uroczą doliną Prądnika, w której leży Ojców — jeden z najosobliwszych i najpiękniejszych zakątków Polski.

III. Rajd pętlicowy. Trzecim punktem programu turnieju krakowskiego jest Rajd Pętlicowy, będący próbą regularności jazdy na przestrzeni około 500 klm. — Przy układaniu trasy tego rajdu, Komisja Sportowa kierowała się także tą myślą, aby uczestnikom turnieju pokazać chociaż by część malowniczych okolic Krakowa. — Jest to więc rajd, mający po części charakter turystyczny.

1. Pierwszy etap rajdu prowadzi z Krakowa drogą zakopiańską. Już od Mogilan wjeżdżamy w teren sfalowany; 32 klm od Krakowa mijamy miasteczko Myślenice, starodawną osadę, założoną podobno przez Kazimierza Wielkiego, a położoną nad rzeką Rabą, na której brzegu znajdują się jeszcze zwaliska dawnego zameczku myśliwskiego królów polskich. Dalsza droga od Myślenic, aż po stoki Lubienia, prowadzi wzdłuż pięknej

doliny Raby. Z przełęczy górskiej Lubienia, roztacza się już piękny widok na Tatry. Zaraz za Lubieniem trasa rajdu skręca na prawo w stronę miasteczek Jordanowa i Makowa, będących częściowo także letniskami podkarpackiemi. Droga ta obfita w serpentyny i wzniesienia jest dla automobilisty niezwykle zajmującą. Mijamy Suchą, aby w Kukowie skręcić na słynną przełęcz Kocierską. Szosa Żywiec — Kocież — Andrychów zbudowana niegdyś przez Austrję, jako droga strategiczna, prowadzi przez olbrzymie lasy, wznosząc się w gwałtownych skrętach do wysokości 750 metrów. Kocież, znana z prób górskiego wyścigu, to jedna z najbardziej malowniczych dróg w Małopolsce południowej.

Z Andrychowa trasa rajdu przebiega przez Wadowice, obok słynnej Kalwarji Zebrzydowskiej i kończy się w Krakowie.

2. Drugi etap prowadzi przez Ojców, przez Olkusz w stronę miejscowości przemysłowych Małopolski: Trzebini i Chrzanowa, obok granicy Górnego Śląska przez Chełmek i Bieruń do Oświęcimia. Niewielkie to miasteczko było jednak niegdyś stolicą księstwa Oświęcimskiego, gdzie rezydowali do XV wieku Piastowie. Z dawnych zabytków pozostał przebudowany zamek Piastowski i kościół Podominikański. Z Oświęcimia dalsza droga prowadzi przez Zator, będący niegdyś również samodzielnem księstwem. Zachował się tu zamek Piastów z XV. wieku, dziś rezydencja hr. Potockich. Drogą na Skawinę uczestnicy rajdu przybywają, kończąc drugi etap, po raz drugi do Krakowa.

3. Trzeci etap prowadzi przez Wieliczkę (dokąd przewidziana jest w innym dniu wycieczka do kopalni soli), a dalej przez Gdów. Maleńkie to nieciekawe miasteczko pamiętne jednak tem, że w roku 1846 Austrjacy ogromną masą otoczyli tutaj garstkę studentów krakowskich, wybijając ich do nogi. Dalej droga prowadzi lekko sfalowaną i naogół ładną okolicą przez Łapanów do Lipnicy Murowanej, starożytnego miasteczka z ładnym rynkiem i trzema kościołami. W Tymowej skręcamy na północ do miasteczka Brzeska, mijając po drodze słynny browar w Okocimiu. Z Brzeska wracamy szosą lwowską przez miasteczko Bochnię. Starożytne to miasteczko założone przez Bolesława Wstydliwego, posiada po dziś dzień kilka pięknych kościołów oraz słynne kopalnie soli. Z Brzeska przejeżdżamy przez skraj słynnej puszczy. Niepołomickiej i wracamy przez Wieliczkę do Krakowa, zamykając trzeci i ostatni etap jazdy pętlicowej.

Punktacja: Przyznaje się każdemu zawodnikowi punktów 500.

Odlicza się: 1) za każdą minutę odchylenia od przepisanej przeciętnej (§ 10) 1 pkt., 2) za każdą minutę przekroczenia przeciętnej szybkości powyżej 50 km/g. (§ 10) 5 pkt., 3) za zapuszczanie silnika dłużej niż 1 minutę do 5 minut za każdą rozpoczętą minutę (§ 9) 10 pkt., 4) za każdą minutę zapuszczania silnika po pierwszych 5-ciu minutach (§ 9) 50 pkt., 5) za zapuszczenie silnika korbą (§ 9) 100 pkt., 6) za zapuszczenie silnika innym sposobem (§ 9) 125 pkt.

IV. Wycieczka do Mościc. W ostatnim dniu turnieju przewidziana jest wycieczka do słynnej fabryki związków azotowych w Mościcach. Zarząd Klubu uzyskał zezwolenie zwiedzenia tej fabryki, będącej jedną z osobliwości europejskich.

Fabryka ta powstała z inicjatywy Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, prof. dr. Ignacego Mościckiego, służąca do produkcji sztucznych nawozów, uruchomioną została w rekordowo krótkim czasie.

Budowę właściwą rozpoczęto w styczniu 1928 roku, uruchomienie zaś produkcji nastąpiło w grudniu 1929 r. O olbrzymim wysiłku, dokonanym w tak stosunkowo krótkim czasie, świadczy wymownie kilka charakterystycznych cyfr: Teren fabryczny wynosi 640 ha, zbudowano 53 budynków fabrycznych o kubaturze 552.562 m^3, sumaryczny ciężar maszyn i aparatury wynosi 8 586 800 kg, łączny ciężar zużytego żelaza handlowego wynosi 11 000 000 kg, łącznie długość założonych rurociągów wynosi 47 060 m. Budowa tej fabryki uniezależnia nasze rolnictwo w zupełności od nabywania nawozów sztucznych zagranicą. Zwiedzenie tej fabryki będzie niezwykle pouczające i ciekawe.

Krakowski Turniej Automobilowy obejmuje imprezy sportowo-turystyczne, oraz wycieczki. Krakowski Klub Automobilowy będzie się starał w latach następnych program turnieju jak najbardziej urozmaicić i uczynić go jak najbardziej atrakcyjnym.

Komunikaty M. W. K. T.

Osoby, zwiedzające M. W. K. T. — zwolnione od opłat konsularnych. Ministerstwo Spraw Zagranicznych wydało zarządzenie, aby w stosunku do osób, co do których Urząd Konsularny ma przeświadczenie, że udają się do Polski celem zwiedzenia Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki w Poznaniu, lub też dla wzięcia w niej udziału w charakterze wystawców oraz w stosunku do osób, które wykażą się kartą stałego wstępu na tę Wystawę, stosowano ulgi od opłat konsularnych, a mianowicie, aby udzielano obywatelom cudzoziemskim wiz, polskim zaś — paszportów ze zwolnieniem od opłat konsularnych.

Osoby, korzystające z tych ulg, należy informować, iż winny one przy sposobności zwiedzania Wystawy zgłaszać się do specjalnie w tym celu utworzonego biura w pawilonie 4 „Biur Obsługi Publiczności", które na ich paszportach zamieści potwierdzenie o zwiedzeniu Wystawy zapomocą pieczątki: „Stwierdza się zwiedzenie M. W. K. T."

Telefony biur M .W. K. T. — Wobec stałych zapytań osób, zainteresowanych M. W. K. T., podajemy niżej spis telefonów Wystawy:

Sekretarjat — Informacja 71-50, Kancelarja 71-54, Wydz. Handlowy 71-34, Wydz. Turystyki — 71-34, Wydz. Zagraniczny — 71-38, Wydz. Przyjęć 71-38, Wydz. Propagandy — 71-60, Wydz. Ogólno-Administracyjny — 71-35, Wydz. Administracji Terenów — 73-66, Wydz. Przedsiębiorstw — 71-35, Wydz. Finansowy — 71-45, Dyrektor Naczelny — 71-52, Dyrektor Handlowy — 71-58, Dyr. Administracyjny i Finansowy — 71-59, Komisarz Rządu dla M. W. K. T. — 71-66.

Czechosłowacki Komisarz Rządowy na M. W. K. T. — Na stanowisko Komisarza Rządowego M. W. K. T. w Poznaniu z ramienia rządu Rep. Czechosłowackiej mianowany został naczelnik Wydziału Żeglugi w czeskosłowackiem Ministerstwie Handlu, p. inż. Hasicek, zaś do honorowego prezydjum Wystawy z ramienia Czechosłowacji delegowany został Minister Handlu, p. inż. Matousek.

Informacje dla osób, interesujących się M. W. K. T. — W połowie lipca br. przybędzie do Wiednia grupa egipskich przemysłoćów, kupców i innych wybitnych.osobistości w liczbie ok. 60 osób, którzy zabawią w Wiedniu parę dni, a następnie wyruszą do Poznania, celem zwiedzenia MWKT.

Izba Handlowa Egipsko-Polska w Kairze zwróciła się do Dyrekcji MWKT. z prośbą udzielenia im wszelkich zniżek, zarezerwowania dla nich pokojów w hotelach, zamówienia autobusów itp.

Ministerstwo Skarbu zgodziło się na odprawę warunkową eksponatów zagranicznych, nadsyłanych na Międzynarodową Wystawą Komunikacji i Turystyki w Poznaniu. Wszelkie tedy eksponaty zagraniczne, nadsyłane na M. W. K. T. będą clone warunkowo w Urzędzie Celnym w Poznaniu z tem, że w 3 miesiące po ukończeniu Wystawy muszą być wywiezione poza granice Rzeczypospolitej Polskiej. O ile zostałyby sprzedane, wówczas należność celna za nie musi być zapłacona gotówką. Towary, objęte zakazami przywozu, nie będą mogły być wydawane do wolnego obrotu bez zaświadczeń na prawo przywozu. Zaświadczenia powyższe wydawać będzie w Poznaniu Delegat Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Według ostatnio odebranych wiadomości, także i Łotwa przyznała pewne zniżki kolejowe wystawcom, oraz osobom, wyruszającym do Poznania dla zwiedzenia Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki, a mianowicie: eksponaty wystawowe w drodze powrotnej będą przewożone przez Łotwę ze zniżką 25 proc., zaś osobom wyruszającym na Wystawę a podróżującym grupami, składającemi się co najmniej z 25 osób, będzie przysługiwała w klasie III-ciej zniżka 25 proc.

Estonja przyznała osobom udającym się do Poznania na M. W. K. T. (czy to w charakterze wystawców, czy też zwiedzających) zniżkę 50-procentową w drodze powrotnej. Co się zaś tyczy eksponatów, przesyłanych z Estonji, powrót ich z Wystawy do Estonji jest bezpłatny.

Wiadomo już, że cena biletów wstępu na M. W. K. T. będzie nader niska (bilety wstępu jednorazowego — 2 zł., bilety abonamentowe na cały okres trwania Wystawy — 10 zł.)

Obecnie ustalono poza tem cenę jednorazowych biletów zniżkowych dla szeregowych W. P. i młodzieży szkolnej w wysokości 1 złotego.

Odpowiedzi redakcji

P. A. Letner, Tarnów. — Wszelkie części do samochodów Chevrolet wyrabiają, względnie sprowadzają zakłady General Motors w Polsce, na składzie zaś posiadają takie części wszyscy przedstawiciele General Motors, które wyrabiają samochody: Chevrolet, Oldsmobile, Buick, Marquette, La Salle, Pontiac, Cadillac. Przez najbliższego przedstawiciela G. M. C. może się Pan porozumieć z zakładami w Warszawie. Adres: „General Motors w Polsce", Warszawa.

Salon samochodowy na M. W. K. T.

(Dokończenie ze str. 3-ciej.)

V. Czeskie: 1) Praga, 2) Tatra, 3) Zbrojovka.

VI. Francuskie: 1) Cieroen, 2) Delage, 3) Peugeot, 4) Renault, 5) Rochet-Schneider, 6) Voisin, 7) Latil, 8) Scemia.

VII. Niemieckie: 1) Adler, 2) Brennabor, 3) Buessing, 4) DKW., 5) Henschel, 6) Horch, 7) Krupp, 8) NAG, 9) Stoewer, 10) Vomag. 11) BMW., 12) Horton.

VIII. Szwajcarskie: 1) Saurer.

IX. Włoskie: 1) Fiat, 2) Lancia.

Z krajowych wytwórni zasługują na specjalne wyróżnienie Państwowe Zakłady Inżynierji, które w Wystawie biorą bardzo poważny udział. Podlaska Wytwórnia Samolotów, która w dziale samochodowym wystawia karoserje osobowe na podwoziach, pozatem Centralna Poznańska Fabryka Wyrobów Gumowych, która pokaże opony samochodowe itd.

Wystawa samochodów na M. W. K. T. wiernie zobrazuje całość zagadnień z dziedziny automobilizmu, przedstawi ostatnie zdobycze w dziedzinie konstrukcji samochodu i będzie nader ciekawym pokazem, zarówno dla automobilistów jak i szerokich sfer społeczeństwa.

Zygmunt Felczak.

Turniej samochodowy Automobilklubu Wielkopolski

(Dokończenie ze str. 4-tej.)

do liny oznaczającej początek pola. W polu umieszczono na sznurku balonik, który zawodnik musiał zestrzelić. Strzał mógł być oddany tylko w polu to jest między linją pierwszą a drugą jako końcową. Zawodnik wjeżdżał na pole z chwilą, gdy przednie koła samochodu przekroczyły linję pierwszą, a wyjeżdżał z pola gdy przednie koła samochodu przekroczyły linję końcową. Strzał oddany poza polem lub podczas zatrzymania samochodu w polu uważany był za chybiony.

Do wykonania każdego zadania ustalono czas maksymalny, który zakomunikowany został zawodnikowi przed startem, przekroczenie danego czasu karane było za każdą zaczętą sekundę 5 p. karnych.

Na starcie stawiło się 18 zawodników i to pp. Łyszczyński (Fiat 520), Siciński (Steyr), Szymczak (Whippet), Carst (Praga), Rychter (Alfa-Romeo), Głowiński (Lancia), Skibiński (Tatra), Piątkowski (Fiat 501), Czerwiński (Tatra), Sokołowska (Praga), Szulczyński (F. N.), Rojek (Fiat 509), Bohatyrew (Ford A), Kwiatkowski (Fiat 501), Linke (DKW.), Kozłowski (Chevrolet), Bittner (Citroen C6) i Barcley de Tolly (Erskire Studebacker).

Wyniki są następujące: 1) Carst Guenther 73 pkt.; 2) Głowiński Stefan 80 pkt.; 3) Bohatyrew Michał 87 pkt. Zwycięzcy otrzymali piękne nagrody.

Nagrodę dla pań przyznano p. J. Sokołowskiej.



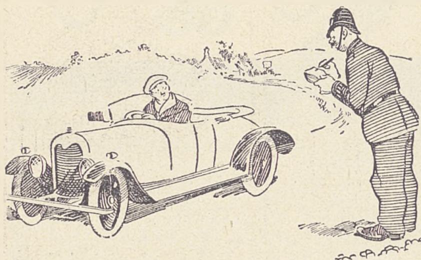
Komunikat Automobilklubu Wielkopolski

W niedzielę, dnia 25 maja rb. odbył się na rzecz L. O. P. P. „Turniej samochodowy A. W.“ przy udziale 18 samochodów. Zawodnicy wykonali przewidzianych regulaminem 6 zadań. Jedno z zadań musiano z powodu trudności technicznych ominąć.

Komandorowi Turnieju p. majorowi Srockiemu, Gremjum Sędziów i Komisarzom Sportowym składamy nasze szczere podziękowanie za okazaną pomoc. Podkreślić pragniemy wydatną pomoc, udzieloną nam przez Dowództwo VII. Dyonu Samochodowego przy przygotowaniu zadań, co w wysokiej mierze przyczyniło się do sprawnego przeprowadzenia Turnieju, za co Dowództwu jak i pp. Oficerom VII. Dyonu Sam. składamy nasze szczere podziękowanie. Firmie Rogoziński i Ska, magazyn obuwia przy Starym Rynku za ofiarowane bezpłatnie 150 baloników oraz firmie Tatra przy ul. Kantaka za użyczenie przyborów do zadań na tej drodze szczerze dziękujemy. — Wyniki Turnieju zamieszczamy na innem miejscu.

HUMOR

Także prawo jazdy



— *Pan ma prawo jazdy?*
— *Tak, żona mi pozwoliła jeździć!*

Sprytni

Dwaj zawzięci konkurenci — przedstawiciele dwóch współzawodniczących ze sobą marek samochodowych postanowili wkońcu połączyć się i założyć spółkę. U notarjusza spisano kontrakt, poczem notarjusz zapytał:

— Czy jeszcze który z panów ma coś do nadmienienia?

— Tak, — odpowiada jeden ze wspólników, — w razie plajty, zysk dzieli się na dwie równe części.

Karta myśliwska

Pewien zażarty motocyklista przejechał krowę, sześć kur, trzy gęsi i owcę. Wówczas zatrzymuje go policjant i pyta:

— Ma pan prawo jazdy?

— Owszem, proszę.

— Cóż to ma znaczyć! Pan mi pokazuje kartę myśliwską.

— No tak. Myślę, że w tym wypadku stosowniejsza jest karta myśliwska.

Wrażenia z podróży

— Podobno był pan samochodem na Lazurowym Brzegu? No i cóż, jakie wrażenia odniósł pan z tej pięknej podróży?

— Oh, panie! Strasznie droga benzyna!

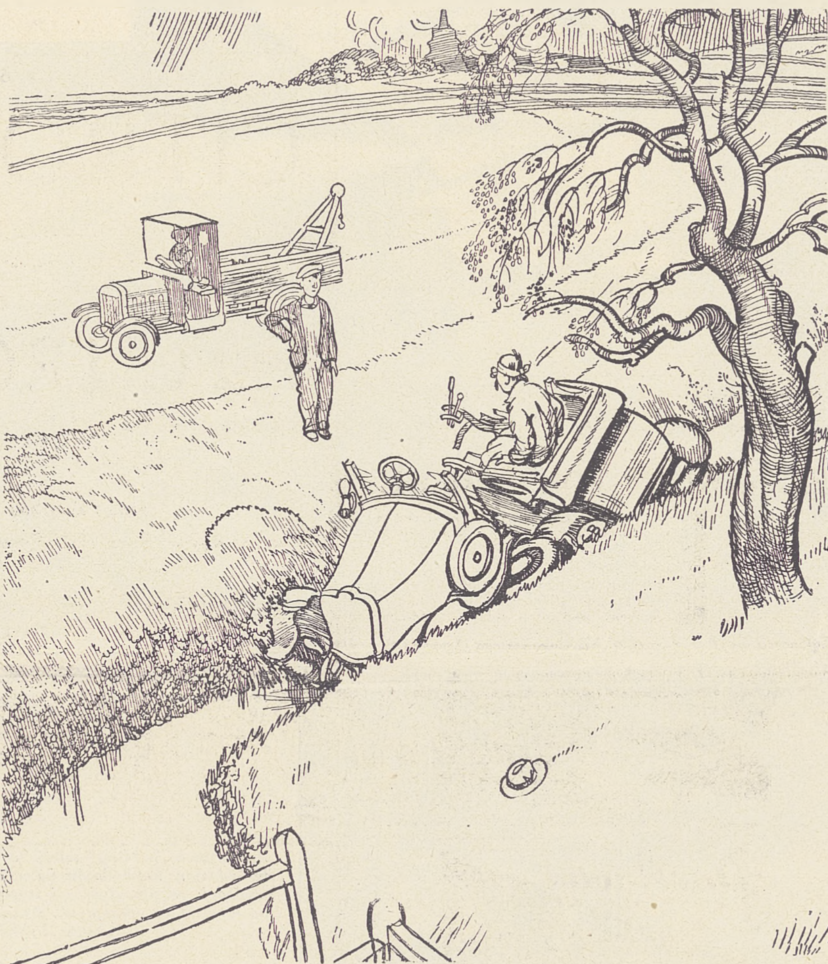
Granice miłości

— Kocham cię. Gotów jestem umrzeć dla ciebie!

— Kup mi lepiej auto.

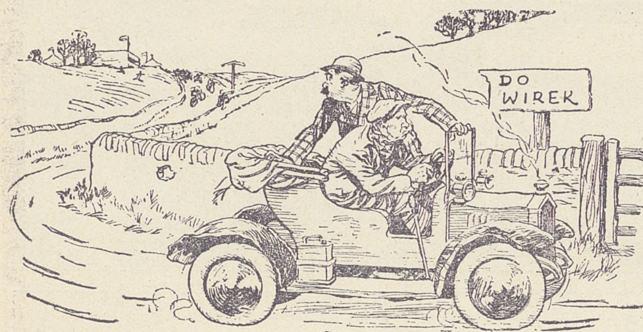
— O nie, to by mnie zrujnowało!

Domyślny



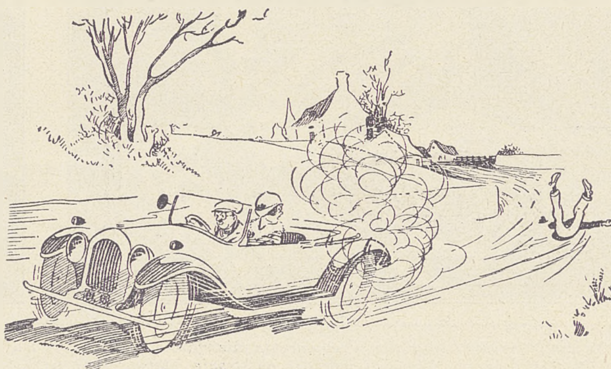
— *Przepraszam, czy pan nie wie, gdzie się tu w pobliżu zdarzyła katastrofa samochodowa.*

Zamiana



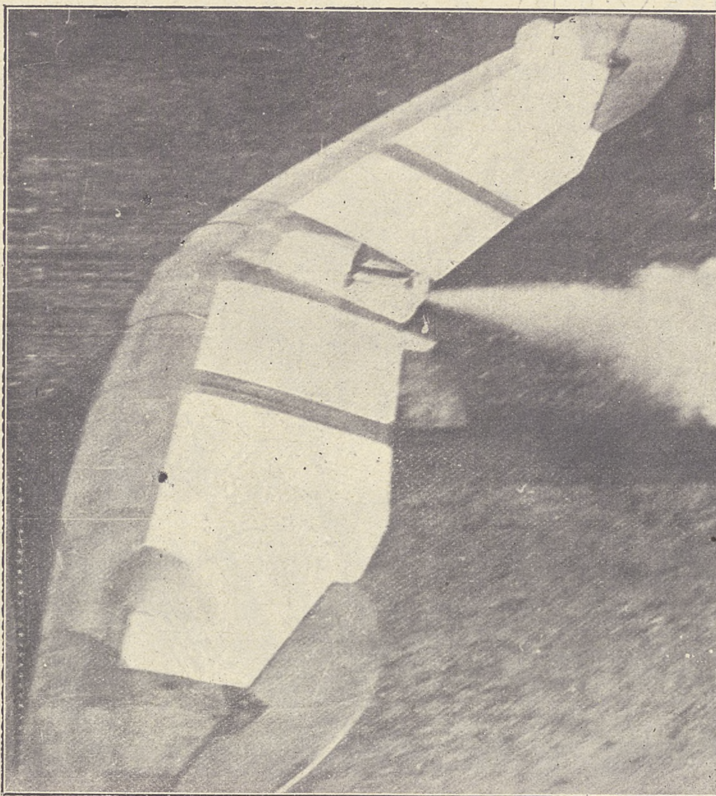
— *Gazu! Gonią nas.*
— *To oburzające, i to na naszych własnych rowerach!*

Nieprzyzwoity...



Żona: (zgorszona do męża, który przejechał przechodnia)
— *Patrz, mężusiu, co za nieprzyzwoity człowiek!*

Rozmaitości ze świata



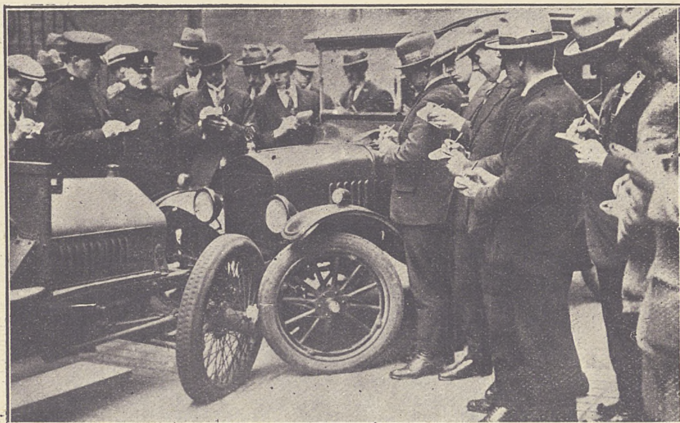
Na lotnisku w Duesseldorfie (Niemcy) dokonano ostatnio prób z samolotem rakietowym bez kadłuba, konstrukcji Espenlauba, który obecnie udaje się do Wesermuende, by tam kontynuować próby, wespół z innym, znanym konstruktorem — Sanderem.



Miasto Medjolan ofiarowało Papieżowi wspaniały samochód, którego wnętrze zdobią inkrustacje hebanowe w stylu weneckim oraz liczne drogie kamienie. Siedzenie urządzono w kształcie tronu.

* * *

Angielskich „bobby's" szkoli się nietylko teoretycznie, lecz i praktycznie. Na rycinie widzimy kandydatów na policjantów londyńskich, studjujących skomplikowany wypadek, w ubiegłym zaś numerze podaliśmy rycinę przedstawiającą szkolenie na wypadkach fikcyjnych. Byłoby ze wszechmiar wskazane, by i naszych granatowych „bobby's" szkolono w podobny sposób.



Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,30 zł, kwartalnie 3,79 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 30 gr., cała strona 470,— zł, pół strony 235,— zł, ćwierć strony 118,— zł. Miejsca na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Redaktor naczelny i odpowiedzialny: Henryk Zgliński. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony: 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Korespondencję i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godziny 13-tej.